

ปัญหาทางกฎหมายในการดำเนินคดีเกี่ยวกับการจราจรทางบก  
ในประเทศไทย

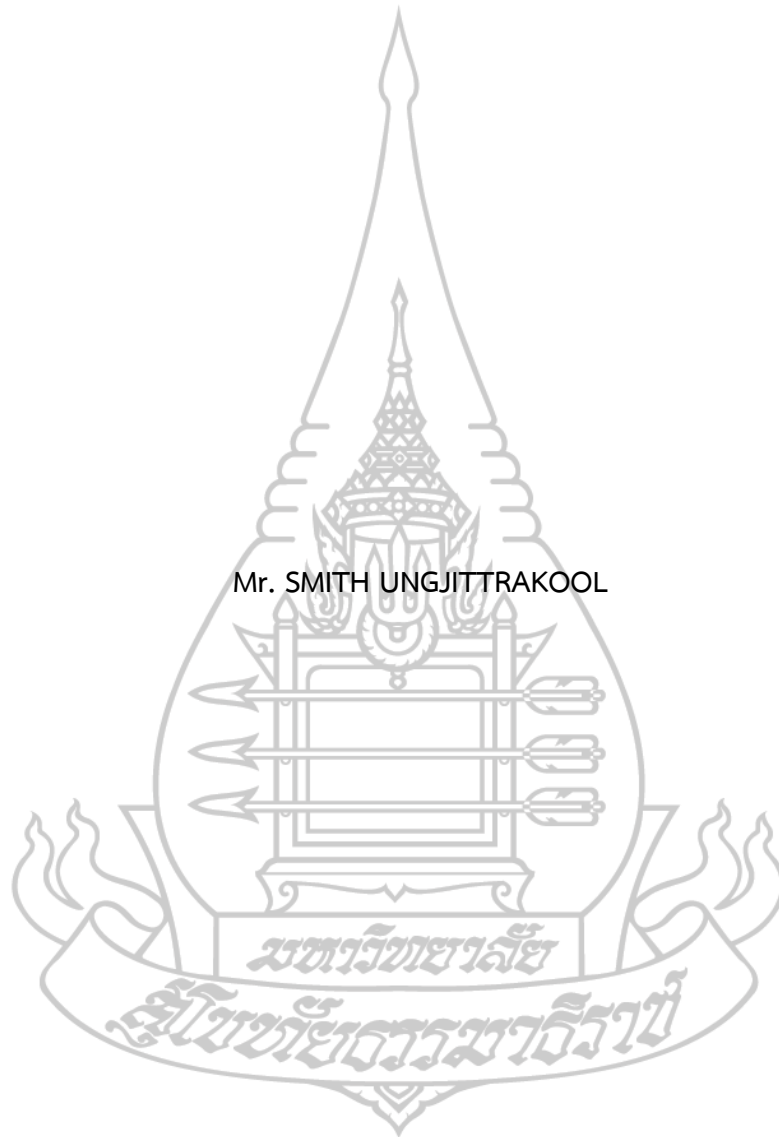


นายสมิทธิ์ อุงจิตต์ตระกูล

การศึกษาค้นคว้าอิสระนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา  
ตามหลักสูตรปริญญานิติศาสตรมหาบัณฑิต วิชาเอกกฎหมายอาญาและกระบวนการยุติธรรม  
สาขาวิชานิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช

พ.ศ. 2566

Legal Problems of the Land Traffic Procedures  
in Thailand



Mr. SMITH UNGJITTRAKOOL

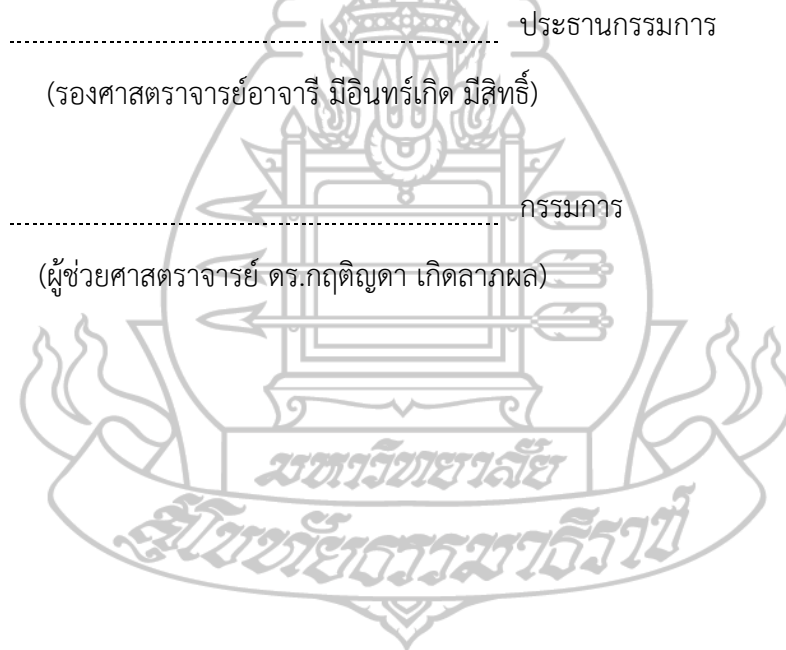
An Independent Study Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements for  
the Degree of Master of Laws in Criminal Law and Criminal Justice  
School of Law Sukhothai Thammathirat Open University

2023

หัวข้อการศึกษาค้นคว้าอิสระ	ปัญหาทางกฎหมายในการดำเนินคดีเกี่ยวกับการจราจรทางบก ในประเทศไทย
ชื่อและนามสกุล	นายสมิทธิ์ อุงจิตต์ตระกูล
แขนงวิชา / วิชาเอก	กลุ่มวิชากฎหมายอาญาและกระบวนการยุติธรรม
สาขาวิชา	นิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช
อาจารย์ที่ปรึกษา	รองศาสตราจารย์อาจารย์ มีอินทร์เกิด มีสิทธิ์

การศึกษาค้นคว้าอิสระนี้ได้รับความเห็นชอบให้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา  
ตามหลักสูตรระดับปริญญาโท เมื่อวันที่ 22 สิงหาคม พ.ศ. 2567

คณะกรรมการสอบการศึกษาค้นคว้าอิสระ



(รองศาสตราจารย์ ดร.กิตติพงษ์ เกียรติวัชรชัย)

รักษาการแทนรองอธิการบดีฝ่ายการเงินและทรัพย์สิน  
รักษาการแทนประธานกรรมการประจำสาขาวิชานิติศาสตร์

ชื่อการศึกษา คำนคว่ำอิสระ ปัญหาทางกฎหมายในการดำเนินคดีเกี่ยวกับการจรรยาทางบก ใน  
ประเทศไทย

ผู้ศึกษา นายสมิทธิ์ อุงจิตต์ตระกูล รหัสนักศึกษา 2614003719

ปริญญา นิติศาสตรมหาบัณฑิต

อาจารย์ที่ปรึกษา รองศาสตราจารย์อาจารย์ มีอินทร์เกิด มีสิทธิ์ ปีการศึกษา 2566

### บทคัดย่อ

การศึกษาคำนคว่ำอิสระนี้มีวัตถุประสงค์ เพื่อ (1) ศึกษาถึงความเป็นมา แนวคิดทฤษฎีและหลักของการดำเนินคดีเกี่ยวกับการจรรยาทางบกในประเทศไทย (2) ศึกษาถึงการดำเนินคดีเกี่ยวกับการจรรยาทางบกตามกฎหมายไทย ประเทศสหรัฐอเมริกา สาธารณรัฐสิงคโปร์ และประเทศญี่ปุ่น (3) วิเคราะห์ปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับการดำเนินคดีเกี่ยวกับการจรรยาทางบกในประเทศไทย (4) เสนอแนะแนวทางในการแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายเกี่ยวกับการดำเนินคดีเกี่ยวกับการจรรยาทางบกในประเทศไทย

การศึกษาคำนคว่ำอิสระนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพด้วยวิธีวิจัยเอกสารจากประมวลกฎหมายอาญา พระราชบัญญัติจรรยาทางบก พ.ศ. 2522 หนังสือรายงานประจำปี รายงานการประชุมสัมมนาหรือเอกสารประกอบการประชุมสัมมนา คุชฎินิพนธ์และวิทยานิพนธ์ เอกสารการสอน บทความ บทสัมภาษณ์และงานวิชาการอื่นๆ ทั้งภาษาไทยและภาษาต่างประเทศ เพื่อนำมาวิเคราะห์ปัญหาทางกฎหมายในการดำเนินคดีเกี่ยวกับการจรรยาทางบกของประเทศไทย และเสนอแนะแนวทางในการแก้ไขปรับปรุงกฎหมายเกี่ยวกับการดำเนินคดีเกี่ยวกับการจรรยาทางบก ให้มีประสิทธิภาพ เหมาะสม และเป็นรูปธรรม ต่อไป

ผลการศึกษา พบว่า (1) แนวคิด หลักการ และทฤษฎีทางกฎหมายเกี่ยวกับการดำเนินคดีเกี่ยวกับการจรรยาทางบกในประเทศไทย คือ หลักนิติรัฐและหลักนิติธรรม หลักไม่มีความผิดไม่มีโทษโดยไม่มีกฎหมาย หลักการใช้ดุลพินิจของฝ่ายปกครอง หลักความรับผิดชอบของกฎหมายจราจรในทางแพ่ง และทฤษฎีกฎหมายสามชั้น (2) การบังคับใช้กฎหมายจราจรของประเทศไทย เป็นไปตามพระราชบัญญัติจรรยาทางบก พ.ศ. 2522 ส่วนกฎหมายของประเทศสหรัฐอเมริกา มีการบัญญัติเป็นประมวลกฎหมายจราจร สาธารณรัฐสิงคโปร์และประเทศญี่ปุ่น ซึ่งมีการตราเป็นพระราชบัญญัติการจรรยาทางบกเช่นเดียวกับประเทศไทย (3) กฎหมายจราจรทางบกของประเทศสหรัฐอเมริกา สาธารณรัฐสิงคโปร์และประเทศญี่ปุ่น มีการบังคับใช้กฎหมายผ่านเจ้าพนักงานตำรวจเช่นเดียวกับประเทศไทย นอกจากนี้ประเทศสหรัฐอเมริกามีการพิจารณาคดีจราจรในศาลจราจร ส่วนสาธารณรัฐสิงคโปร์และประเทศญี่ปุ่นมีการพิจารณาคดีจราจรในศาลแขวงเช่นเดียวกับประเทศไทย (4) ควรมีการแก้ไขกฎหมายเกี่ยวกับการจรรยาทางบกในประเทศไทยเกี่ยวกับการใช้ดุลพินิจของเจ้าพนักงานตำรวจ วิธีการพิจารณาคดีจราจร ความเชี่ยวชาญกฎหมายเฉพาะของผู้พิพากษา และการบังคับใช้เรื่องการตัดคะแนนความประพฤติในการขับรถที่ไม่มีประสิทธิภาพ ตามพระราชบัญญัติจรรยาทางบก พ.ศ. 2522 เพื่อให้เกิดการตระหนักถึงจิตสำนึกที่ดี อันเป็นผลให้เป็นการแก้ไขปัญหารถจราจรได้อย่างเป็นรูปธรรม

**คำสำคัญ** กฎหมายเกี่ยวกับการจราจร จรรยาทางบก วิธีพิจารณาคดีจราจร

Independent Study title: “Legal Problems of the Land Traffic Procedures in Thailand”

Author: “Mr. SMITH UNGJITTRAKOOL”; ID: “2614003719”;

Degree: Master of Laws

Independent Study Advisor: Associate Professor Arjaree Meeintarakerd Mrrrsidhi;

Academic year: 2023

### Abstract

The purposes of this independent study are: (1) to study the background, legal concepts, and principles of traffic legal procedures in Thailand; (2) to examine traffic procedures under the laws of Thailand, the United States, Singapore, and Japan; (3) to analyze legal issues related to traffic litigation in Thailand; and (4) to suggest to amending traffic litigation laws in Thailand.

This independent study employs qualitative research through documentary analysis, utilizing sources such as the Thailand Penal Code, the Land Traffic Act, B.E. 2522 (1979), annual reports, seminar meeting reports, dissertations, theses, teaching materials, articles, interviews, and other academic works in both Thai and foreign languages. The purpose is to analyze legal issues related to traffic law enforcement in Thailand and to propose recommendations for amending and improving traffic laws to enhance their effectiveness, appropriateness, and applicability.

The study found that: (1) The concepts, principles, and legal theories related to traffic law enforcement in Thailand include the rule of law, the principle of “no crime no punishment without law”, administrative discretion, civil liability in traffic law, and the three-layer legal theory of law. (2) Traffic law enforcement in Thailand follows the Land Traffic Act, B.E. 2522 (1979), while in the United States, traffic laws are codified, and Singapore and Japan have enacted traffic laws as standalone acts, similar to Thailand. (3) In all countries studied – Thailand, the United States, Singapore, and Japan – traffic law enforcement is carried out by police officer. Traffic cases in the United States are handled in traffic courts, whereas in Singapore and Japan, they are managed in district courts, similar to Thailand. (4) Amendments to Thailand’s traffic laws are necessary regarding the discretion exercised by traffic police officers, traffic case legal procedures, the expertise of the judges in specific areas of law, and the ineffective implementation of the demerit point system under the Land Traffic Act, B.E. 2522 (1979). These amendments aim to raise awareness and foster better traffic discipline, ultimately contributing to a reduction in traffic problems.

**Keywords :** Traffic Law, Land Traffic, Traffic Legal Procedures

## กิตติกรรมประกาศ

การทำสารนิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงได้ด้วยความกรุณาอย่างยิ่งจากรองศาสตราจารย์อาจารย์  
มีอินทร์เกิด มีสิทธิ์ อาจารย์ประจำสาขาวิชาประวัติศาสตร์ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช ผู้ซึ่งเป็น  
อาจารย์ที่ปรึกษา ที่ได้ให้ความช่วยเหลือในการทำการสารนิพนธ์ฉบับนี้อย่างเต็มที่และรวดเร็ว  
ตลอดจนให้ความช่วยเหลือในการแก้ปัญหาต่าง ๆ ตั้งแต่เริ่มต้นจนกระทั่งสำเร็จเรียบร้อยสมบูรณ์  
ผู้วิจัยรู้สึกซาบซึ้งในพระคุณของท่านอาจารย์ และขอกราบขอบพระคุณเป็นอย่างสูง

ขอขอบพระคุณผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.กฤติญดา เกิดลาภผล อาจารย์ผู้ซึ่งเป็น  
คณะกรรมการสอบการค้นคว้าศึกษาอิสระ ที่ได้สละเวลาอันมีค่าเพื่อให้คำปรึกษา ให้ข้อคิดเห็นและ  
คำแนะนำที่เป็นประโยชน์ ทำให้สารนิพนธ์ฉบับนี้มีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น

ผู้วิจัยขอขอบคุณเพื่อนร่วมงานในศาลฎีกาทุกท่านที่คอยช่วยเหลือในเรื่องต่าง ๆ ใน  
ระหว่างที่ผู้วิจัยทำสารนิพนธ์ฉบับนี้ รวมถึงเจ้าหน้าที่ระดับบัณฑิตศึกษา สาขาวิชาประวัติศาสตร์  
มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช ที่ช่วยเหลือเป็นระดับด้านธุรการจนสารนิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วง

สุดท้ายนี้ ขอขอบพระคุณสมาชิกในครอบครัวทุกคนที่เป็นกำลังใจและคอยผลักดัน  
ให้ความช่วยเหลือตลอดมา พร้อมทั้งอำนวยความสะดวกในด้านต่าง ๆ เสมอมา



นายสมิทธิ์ อุงจิตต์ตระกูล

## สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	จ
กิตติกรรมประกาศ .....	ฉ
สารบัญ .....	7
<b>บทที่ 1</b> บทนำ .....	12
1. ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา .....	12
2. วัตถุประสงค์ของการศึกษา.....	14
3. ขอบเขตของการศึกษา .....	15
4. ระเบียบวิธีวิจัย.....	15
5. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ .....	15
<b>บทที่ 2</b> ข้อความคิด หลักการ และทฤษฎีทางกฎหมายเกี่ยวกับการดำเนินคดีเกี่ยวกับการจรรยา ทางบกในประเทศไทย .....	17
1. ข้อความคิดทั่วไปของการจรรยาและกฎหมายจรรยา.....	17
1.1 ความหมายของการจรรยาและกฎหมายจรรยา .....	17
1.2. ความเป็นมาของการจรรยาและกฎหมายจรรยา.....	18
1.2.1 ความเป็นมาของการจรรยา .....	18
1.2.2 ความเป็นมาของกฎหมายจรรยา.....	21
1.2.3 ความเป็นมาของกฎหมายจรรยาในประเทศไทย .....	22
2. หลักการที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินคดีเกี่ยวกับการจรรยาทางบกในประเทศไทย .....	26

2.1	หลักนิติรัฐและหลักนิติธรรม.....	26
2.1.1	หลักนิติรัฐ.....	26
2.1.2	หลักนิติธรรม .....	26
2.2	หลักไม่มีความผิดไม่มีโทษ โดยไม่มีกฎหมาย .....	28
2.3	หลักการใช้อำนาจดุลพินิจของฝ่ายปกครอง .....	29
2.3.1	ความหมายของอำนาจดุลพินิจ .....	29
2.3.2	ความสำคัญของการใช้อำนาจดุลพินิจของเจ้าหน้าที่รัฐ .....	29
2.3.3	ประเภทของอำนาจดุลพินิจ .....	30
2.3.4	การควบคุมอำนาจการใช้อำนาจดุลพินิจโดยฝ่ายตุลาการ .....	30
2.4	หลักความรับผิดของกฎหมายจราจรในทางแพ่ง .....	31
2.4.1	หลักความรับผิดทางกฎหมายละเมิด.....	31
2.4.2	หลักความรับผิดโดยเคร่งครัด .....	32
3.	ทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินคดีเกี่ยวกับกฎหมายจราจรทางบกในประเทศไทย .....	33
3.1	ทฤษฎีกฎหมายสามชั้น .....	33
3.1.1	ยุคกฎหมายชาวบ้าน (Volksrecht).....	33
3.1.2	ยุคกฎหมายนักกฎหมาย (Juristenrecht).....	33
3.1.3	ยุคกฎหมายเทคนิค (Technical Law).....	33
<b>บทที่ 3</b>	<b>การดำเนินคดีเกี่ยวกับการจราจรทางบกตามกฎหมายไทยและกฎหมายต่างประเทศ.....</b>	<b>38</b>
1.	การดำเนินคดีเกี่ยวกับการจราจรทางบกตามกฎหมายไทย .....	38
1.1	พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522.....	38
1.1.1	การขับรถประมาทหวาดเสียวในประการที่อาจเกิดอันตรายแก่ผู้อื่น .....	39



1.1.2 การขับรถในลักษณะที่เห็นได้ว่าไม่คำนึงถึงความปลอดภัยในชีวิตหรือร่างกายผู้อื่น .....	39
1.1.3 การขับรถในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น .....	40
1.1.4 การใช้โทรศัพท์หรือเครื่องมือสื่อสารขณะขับรถ .....	42
1.1.5 การขับรถโดยใช้ความเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด .....	42
1.2 ศาลที่มีเขตอำนาจในการพิจารณาคดีจราจรในประเทศไทย .....	43
2. การดำเนินคดีเกี่ยวกับการจราจรทางบกตามกฎหมายต่างประเทศ.....	44
2.1 การดำเนินคดีเกี่ยวกับการจราจรทางบกตามกฎหมายของสหรัฐอเมริกา.....	44
2.1.1 กฎหมายจราจรทางบกของสหรัฐอเมริกา.....	44
2.1.1.1 กฎหมายจราจรมลรัฐแคลิฟอร์เนีย.....	45
2.1.1.2 กฎหมายจราจรมลรัฐนิวยอร์ก .....	52
2.1.2 ศาลที่มีเขตอำนาจพิจารณาคดีจราจรในสหรัฐอเมริกา .....	58
2.2 การดำเนินคดีเกี่ยวกับการจราจรทางบกตามกฎหมายของสาธารณรัฐสิงคโปร์.....	60
2.2.1 พระราชบัญญัติการจราจรทางบกของสาธารณรัฐสิงคโปร์ (chapter 276).....	61
2.2.1.1 การขับรถในความเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด .....	61
2.2.1.2 การขับรถโดยปราศจากความระมัดระวังหรือการขับรถอันน่าจะก่อให้เกิดอันตราย.....	63
2.2.1.3 การขับขี่ยานพาหนะโดยปราศจากความระมัดระวังตามสมควรหรือการพิจารณาตามสมควร.....	63
2.2.1.4 การใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถ .....	63
2.2.1.5 การขับขี่ยานพาหนะในขณะเมาสุราหรือยาเสพติด.....	64

2.2.2 อำนาจหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก สาธารณรัฐสิงคโปร์.....	65
2.2.2.1 อำนาจในการจับ เรียกให้หยุด และการกักตัว .....	65
2.2.2.2 อำนาจในการออกใบสั่ง.....	66
2.2.3 ศาลที่มีเขตอำนาจพิจารณาคดีจราจรในสาธารณรัฐสิงคโปร์ .....	66
2.2.3.1 อำนาจหน้าที่ในการพิจารณาคดีของศาลที่มีเขตอำนาจ พิจารณาคดีจราจรในสาธารณรัฐสิงคโปร์ .....	67
2.3 การดำเนินคดีเกี่ยวกับการจราจรทางบกตามกฎหมายของประเทศญี่ปุ่น.....	68
2.3.1 กฎหมายจราจรประเทศญี่ปุ่น .....	69
2.3.2 พระราชบัญญัติจราจรทางบกของประเทศญี่ปุ่น .....	70
2.3.2.1 การแจ้งการเกิดอุบัติเหตุ.....	70
2.3.2.2 การขับรถในความเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด .....	72
2.3.2.3 การขับรถในความเร็วน้อยกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด (ความเร็วขั้นต่ำ).....	72
2.3.2.4 การขับรถในลักษณะอันตรายหรือก่อกวนบุคคลอื่น .....	72
2.3.2.5 การขับรถในขณะเมาสุรา .....	73
2.3.2.6 การขับรถในขณะที่ทำงานหนักมากเกินไปหรือไม่ปลอดภัย.....	73
2.3.2.7 การใช้โทรศัพท์มือถือหรือเครื่องมือสื่อสารในขณะที่ขับรถ .....	74
2.3.3 ศาลที่มีเขตอำนาจพิจารณาคดีจราจรในประเทศญี่ปุ่น .....	74
2.4 ตารางเปรียบเทียบการดำเนินคดีเกี่ยวกับการจราจรทางบกตามกฎหมาย ไทยและกฎหมายต่างประเทศ.....	77
<b>บทที่ 4 ปัญหาการดำเนินคดีเกี่ยวกับการจราจรทางบกในประเทศไทย .....</b>	<b>80</b>

1. ปัญหาการใช้ดุลพินิจของเจ้าพนักงานตำรวจ.....	80
2. ปัญหาวิธีพิจารณาคดีจราจร.....	84
3. ปัญหาความเชี่ยวชาญกฎหมายเฉพาะของผู้พิพากษา.....	88
4. ปัญหาการบังคับใช้เรื่องการตัดคะแนนความประพฤติในการขับรถที่ไม่มีประสิทธิภาพ..	90
5. ตารางเปรียบเทียบปัญหาเกี่ยวกับการดำเนินคดีเกี่ยวกับการจราจรทางบกในประเทศไทยและต่างประเทศ.....	93
<b>บทที่ 5 บทสรุปและข้อเสนอแนะ</b> .....	98
1. บทสรุป .....	98
2. ข้อเสนอแนะ .....	100
บรรณานุกรม .....	105
ประวัติผู้ศึกษา .....	110



## บทที่ 1

### บทนำ

#### 1. ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ในยุคต่าง ๆ นั้น การจราจรในแต่ละยุคสมัยย่อมมีความแตกต่างกัน สอดคล้องในแต่ละช่วงสมัย ในอดีตประเทศไทยมีการคมนาคมขนส่งโดยอาศัยทางน้ำเป็นหลัก ไม่ว่าจะเป็นการขนส่งคนหรือสินค้าต่าง ๆ การคมนาคมทางเรือจึงเป็นสิ่งที่จำเป็นอย่างมาก แต่เมื่อยุคสมัยเปลี่ยนไป การคมนาคมทางบกมีบทบาทมากขึ้น ไม่ว่าจะเป็นเรื่องของการขนส่งคนหรือสินค้า ในครั้งอดีต การขนส่งทางบกเป็นการใช้เกวียนซึ่งมีสัตว์เป็นแรงขับเคลื่อนที่จะทำให้ยานพาหนะเคลื่อนที่ไป

ปัจจุบันนั้น เมื่อสังคมเปลี่ยนแปลงไปอย่างรวดเร็ว และได้มีการคิดค้นรถยนต์หรือยานยนต์ต่าง ๆ ซึ่งเป็นนวัตกรรมที่เปลี่ยนแปลงการขนส่งทางบกไปอย่างมาก จึงทำให้เกิดความสะดวกสบายขึ้น แต่ในทางกลับกัน การพัฒนาการขนส่งทางบกที่รวดเร็วจึงทำให้เกิดปัญหาที่ตามมา คือ “ปัญหาจราจร” ซึ่งเป็นปัญหาใหญ่ของการขนส่งทางบก ไม่ว่าจะเป็นในระดับท้องถิ่นหรือระดับชาติ ดังนั้นจึงมีการตราพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ขึ้น เพื่อเป็นกฎหมายที่เป็นหลักในการจราจรทางบกและในการใช้รถของประเทศไทย ซึ่งเป็นกฎหมายที่ได้บัญญัติขึ้น โดยเรียกว่า “กฎหมายเทคนิค”<sup>1</sup> (Technical Law) คือ กฎหมายที่เกิดจากการบัญญัติขึ้นเพื่อแก้ปัญหาเฉพาะเจาะจงในบางเรื่อง ทั้งนี้เนื่องจากสังคมล้าสมัยซับซ้อน ข้อขัดแย้งในสังคมมีมากขึ้นและเป็นข้อขัดแย้งที่ต่างจากปัญหาในอดีต จึงต้องมีการบัญญัติกฎหมายขึ้นมาเป็นพิเศษด้วยเหตุผลทางเทคนิค (Technical Reason) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อมุ่งในการจัดระเบียบของสังคม ในการห้ามหรือออกคำสั่งหรือข้อห้ามข้อบังคับ ซึ่งกฎหมายได้ให้อำนาจแต่เจ้าพนักงานตำรวจในการบังคับใช้และมีอำนาจจับกุมตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 โดยให้อำนาจเจ้าพนักงานในการใช้ดุลพินิจลงโทษ เนื่องจากส่วนใหญ่ของคดีที่ผิดกฎหมายจราจรทางบกนั้น เป็นเพียงความผิดเล็กน้อย เจ้าพนักงานสามารถใช้ดุลพินิจในการเปรียบเทียบปรับและทำให้คดีเลิกกันโดยไม่ต้องนำมา

<sup>1</sup> ภาณี กิจพ้อคำ, ณัฐวัฒน์ สุทยธิน. *กฎหมายอาญาและอาญาวิธีขั้นสูง*. (นนทบุรี: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาราช, 2560).

ฟ้องศาลต่อไป และเนื่องจากกฎหมายได้ให้อำนาจในการใช้ดุลพินิจของเจ้าพนักงานในการเปรียบเทียบปรับหรือว่ากล่าวตักเตือนผู้กระทำความผิด และเนื่องจากการที่ความผิดเกี่ยวกับกฎหมายจราจรนั้นส่วนใหญ่เป็นความผิดเล็กน้อย ๆ น้อย ๆ ประชาชนจึงมักที่จะละเลยและไม่ปฏิบัติตามกฎหมายหรือข้อบังคับตามกฎหมายจราจรทางบก และนับวันนั้นการกระทำความผิดยิ่งเพิ่มมากขึ้นเรื่อย ๆ

จากสถิติการเกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบกของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ<sup>2</sup> ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2553 – 2564 ของสำนักงานสถิติแห่งชาติ จำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุในปี พ.ศ. 2553 มีจำนวน 83,098 ครั้ง และในปี พ.ศ. 2564 จำนวนการเกิดอุบัติเหตุ มีจำนวน 100,330 ครั้ง โดยในแต่ละปีมีการเกิดอุบัติเหตุที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยแยกสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุได้ 3 สาเหตุ คือ สาเหตุจากบุคคล สาเหตุจากสิ่งแวดล้อม และสาเหตุจากอุปกรณ์ที่ใช้ขับขี่ โดยสาเหตุที่ได้ทำให้เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด คือ สาเหตุจากบุคคล ไม่ว่าจะเป็นการขับซิ่งรถขณะเมาสุรา การใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถ หรือการไม่คาดเข็มขัดนิรภัยหรือการไม่สวมหมวกกันน็อก และจากการกระทำความผิดกฎหมายจราจรจนเป็นเหตุให้เป็นปัญหาการจราจรในปัจจุบันนั้น เป็นปัญหาสำคัญที่ทำให้การจราจรติดขัดและการเกิดอุบัติเหตุทางการจราจรมากขึ้น และเป็นเหตุให้เกิดความเสียหายทางมูลค่าทรัพย์สินเป็นจำนวนล้านบาท และจากการเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้งในแต่ละปีนั้น มาจากการที่ไม่จริงจังกับการบังคับใช้กฎหมาย และการที่เจ้าพนักงานใช้ดุลพินิจในการบังคับใช้กฎหมาย ทำให้เกิดการไม่เท่าเทียมกัน เกิดความเหลื่อมล้ำในการเลือกปฏิบัติของเจ้าพนักงานและพนักงานสอบสวน จึงทำให้เกิดปัญหาของความไม่ศักดิ์สิทธิ์ของกฎหมายที่จะทำให้ประชาชนเกรงกลัวและปฏิบัติตามกฎหมายอย่างเคร่งครัด เมื่อประชาชนไม่เกรงกลัวและไม่เคารพกฎหมาย จึงทำให้เกิดการกระทำความผิดกฎหมายและการฝ่าฝืนละเมิดกฎหมายจำนวนมาก และยังคงกระทำความผิดซ้ำอยู่ตลอดเวลา เพื่อเป็นการสร้างความยุติธรรมและลดการใช้ดุลพินิจของพนักงานสอบสวนอย่างไม่เป็นธรรม การจัดตั้งศาลจราจรเพื่อดำเนินคดีจราจรโดยเฉพาะ และมีวิธีการดำเนินคดีที่เป็นประโยชน์ในการบังคับใช้กฎหมายจราจร เนื่องจากคดีที่เกี่ยวข้องกับความผิดจราจรนั้น เป็นความผิดเล็กน้อย ๆ น้อย ๆ ที่ต้องได้รับการดำเนินการอย่างรวดเร็วและเป็นธรรม โดยเพื่อเป็นการมุ่งไม่ให้ประชาชนกระทำความผิดซ้ำอีก และเป็นการบังคับใช้กฎหมายอย่างมีประสิทธิภาพมากกว่า ทั้งยังเป็นการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุมาก

<sup>2</sup> สำนักงานสถิติแห่งชาติ. (2565). สถิติคดีอุบัติเหตุการจราจรทางบก จำแนกตามสาเหตุที่เกิดอุบัติเหตุ ทวีธาภิเษก พ.ศ. 2553 – 2564. (ออนไลน์).

ขึ้นด้วย และในอีกมุมหนึ่งนั้น ยังช่วยป้องกันการทุจริตของพนักงานสอบสวนหรือเจ้าพนักงานที่มีอำนาจบังคับใช้กฎหมายจราจร เมื่อมีการกระทำผิดจราจรเกิดขึ้นนั้นต้องนำคดีจราจรมาฟ้องศาลจราจร ซึ่งมีใช้เป็นคดีอาญาที่เป็นความผิดอาญาร้ายแรง โดยในปัจจุบันนั้น คดีจราจรที่ต้องนำมาฟ้องศาลยุติธรรมมากที่สุด คือ คดีขับรถในขณะเมาสุรา ซึ่งเป็นคดีจราจรประเภทหนึ่ง และเป็นการเพิ่มปริมาณคดีในศาลยุติธรรมมากขึ้น โดยในปัจจุบันนั้น ศาลยุติธรรมมีแนวโน้มทิศทางการลดปริมาณคดีที่ขึ้นสู่ศาลยุติธรรม และเมื่อนำคดีจราจรขึ้นสู่ศาลยุติธรรมนั้น ย่อมเป็นการกระทบถึงระบบกระบวนการยุติธรรม ทางอาญาอื่นๆ ซึ่งทำให้คดีอื่น ๆ มีความล่าช้า ทั้งยังเป็นการสิ้นเปลืองงบประมาณทั้งทางภาครัฐและเอกชน และจากการศึกษาในเบื้องต้นนั้น ทั้งได้มีการเสนอร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีจราจรฯ ขึ้นให้มีการจัดตั้งแผนกคดีจราจรในศาลแขวงหรือศาลจังหวัดที่ไม่อยู่ในเขตอำนาจของศาลแขวง ซึ่งส่วนใหญ่เป็นไปในทิศทางเดียวกัน เพื่อเป็นเป็นการสนับสนุนการบังคับใช้กฎหมายจราจรที่เป็นปัญหาของสังคมไทยและมีปริมาณคดีจำนวนมาก จากสถิติคดีที่ขึ้นสู่ศาลยุติธรรม ประจำปี พ.ศ. 2565<sup>3</sup> คดี พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ. 2522 ที่ขึ้นสู่ศาลชั้นต้นนั้น เป็นคดีที่ขึ้นสู่ศาลยุติธรรมจำนวน 137,649 คดี เป็นลำดับที่ 2 รองจากคดี ประมวลกฎหมายยาเสพติด โดยจะเห็นได้ว่าคดีจราจรมีแนวโน้มในการขึ้นสู่ศาลชั้นต้นมาก เป็นรองเพียงคดีเกี่ยวกับยาเสพติดเท่านั้น ในการศึกษาการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการจราจรทางบกในประเทศไทยนั้น เป็นการศึกษาเกี่ยวกับรูปแบบเขตอำนาจศาล วิธีการพิจารณาคดีจราจร การเปรียบเทียบปรับและอำนาจของพนักงานสอบสวน เพื่อเป็นการใช้อำนาจและบังคับใช้กฎหมายอย่างมีประสิทธิภาพมากที่สุด ในการแก้ไขปัญหาการจราจรและการฝ่าฝืน ละเมิดกฎหมายจราจรได้อย่างเป็นรูปธรรมพร้อมกันนี้เพื่อเป็นการส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุจราจรลดลงด้วย

## 2. วัตถุประสงค์ของการศึกษา

2.1 เพื่อศึกษาถึงความเป็นมา แนวคิดทฤษฎี และหลักการของการดำเนินคดีเกี่ยวกับการจราจรทางบกในประเทศไทย

2.2 เพื่อศึกษาถึงการดำเนินคดีเกี่ยวกับการจราจรทางบกตามกฎหมายไทยและกฎหมายต่างประเทศ

<sup>3</sup> สำนักงานศาลยุติธรรม. (2567). รายงานสถิติคดีศาลยุติธรรมทั่วราชอาณาจักร ประจำปี พ.ศ. 2565. หน้า 124.

2.3 เพื่อวิเคราะห์ปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับการดำเนินคดีเกี่ยวกับการจรรยาบรรณในในประเทศไทย

2.4 เพื่อเสนอแนะถึงแนวทางในการแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายเกี่ยวกับการดำเนินคดีเกี่ยวกับการจรรยาบรรณในในประเทศไทย

### 3. ขอบเขตของการศึกษา

การศึกษาการดำเนินคดีเกี่ยวกับการจรรยาบรรณในในประเทศไทยในครั้งนี้ เพื่อมุ่งศึกษาและวิเคราะห์ โดยการศึกษาอิสระฉบับนี้จะศึกษาเกี่ยวกับแนวคิดทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการบังคับใช้กฎหมายจรรยาบรรณ เพื่อเป็นการบังคับการใช้กฎหมายจรรยาบรรณให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น โดยศึกษาทั้งข้อดีและข้อเสียของการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการจรรยาบรรณในทางบวก เพื่อเป็นการป้องกันการทุจริตและการใช้ดุลพินิจของเจ้าพนักงานตำรวจและพนักงานสอบสวนที่เกินอำนาจหน้าที่และเป็นการกลั่นแกล้งประชาชน โดยทั้งนี้การศึกษานั้นจะทำการศึกษาทั้งของประเทศไทยและต่างประเทศ

### 4. ระเบียบวิธีวิจัย

การศึกษานี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) โดยใช้วิธีการศึกษาวิจัยด้วยการค้นคว้าจากเอกสาร (Documentary Research) ทั้งภาษาไทยและภาษาต่างประเทศ โดยค้นคว้าและรวบรวมข้อมูลจากกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ประมวลกฎหมายอาญา พระราชบัญญัติจรรยาบรรณ พ.ศ. 2522 ตลอดจนแนวคิด ทฤษฎี และวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายจรรยาบรรณ ตำรา หนังสือ หนังสือรายงานประจำปี รายงานการประชุมสัมมนาหรือเอกสารประกอบการสัมมนา หนังสือแปล ดุษฎีนิพนธ์และวิทยานิพนธ์ เอกสารการสอน ประมวลสาระชุดวิชา สิ่งพิมพ์รัฐบาล รายงานการวิจัย บทความ คำวินิจฉัยศาลรัฐธรรมนูญ คำพิพากษาศาลฎีกา คำวินิจฉัยของคณะกรรมการกฤษฎีกา สารสนเทศบนอินเทอร์เน็ต บทสัมภาษณ์ และงานวิชาการอื่น ๆ

### 5. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

5.1 ทำให้ทราบถึงความเป็นมา แนวคิดทฤษฎี และหลักการของการดำเนินคดีเกี่ยวกับการจรรยาบรรณในในประเทศไทย



5.2 ทำให้ทราบถึงกฎหมายเกี่ยวกับการดำเนินคดีเกี่ยวกับการจรรยาบรรณและการจัดตั้งศาลจรรยาบรรณในประเทศไทย ตามกฎหมายไทยและกฎหมายต่างประเทศ

5.3 ทำให้ทราบถึงปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับการดำเนินคดีเกี่ยวกับการจรรยาบรรณและการจัดตั้งศาลจรรยาบรรณในประเทศไทย

5.4 ทำให้ทราบถึงข้อเสนอแนะในการแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายเกี่ยวกับการดำเนินคดีเกี่ยวกับการจรรยาบรรณและการจัดตั้งศาลจรรยาบรรณในประเทศไทย





## บทที่ 2

# ข้อความคิด หลักการ และทฤษฎีทางกฎหมาย เกี่ยวกับการดำเนินคดีเกี่ยวกับการจราจรทางบกในประเทศไทย

การจราจรทางบกในปัจจุบันนั้น เป็นการคมนาคมหลักของมนุษยชาติในการเดินทางในประเทศ หรือแม้แต่การเดินทางข้ามประเทศก็ตาม ในแต่ละประเทศนั้นย่อมมีการตรากฎหมายจราจรทางบกของประเทศตน เพื่อเป็นการจัดระเบียบทางสังคมและเป็นการรักษาความสงบเรียบร้อยในสังคม ในประเทศไทยนั้น การจราจรทางบก ได้มีการควบคุมโดยกฎหมาย คือ พระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งเป็นคดีอาญาทั่วไปและมีการกำหนดโทษทางอาญาไว้ กฎหมายจราจรเป็นกฎหมายเทคนิค (Technical Law) ซึ่งเป็นกฎหมายที่บัญญัติขึ้นมาเพื่อเรื่องใดเรื่องหนึ่งเป็นการเฉพาะ เพราะหากให้ธรรมเนียมประเพณีของสังคมนั้น ๆ จัดระเบียบเองแล้ว ต้องใช้เวลานาน และการบังคับกฎหมายจราจรให้เป็นไปตามข้อกฎหมายนั้น ปัจจุบันเจ้าพนักงานตำรวจเป็นผู้ใช้อำนาจในการใช้ดุลพินิจในการเปรียบเทียบปรับ ซึ่งกฎหมายจราจรเป็นกฎหมายอาญาที่มีโทษเล็ก ๆ น้อย ๆ ซึ่งพนักงานสอบสวนสามารถใช้อำนาจในการเปรียบเทียบปรับ ซึ่งมีผลทำให้คดีเล็กน้อย และสิทธิในการนำคดีอาญามาฟ้องเป็นอันระงับลง

### 1. ข้อความคิดทั่วไปของการจราจรและกฎหมายจราจร

#### 1.1 ความหมายของการจราจรและกฎหมายจราจร

หากต้องศึกษากฎหมายจราจรนั้น สามารถแยกออกมาได้ 2 คำ คือคำว่า “กฎหมาย” และ “จราจร” คำว่า กฎหมาย<sup>4</sup> คือ กฎเกณฑ์ที่มีอำนาจตราขึ้นเพื่อใช้บังคับบุคคลให้ปฏิบัติตามเป็นการทั่วไป ผู้ใดไม่ปฏิบัติตามย่อมได้รับผลร้าย กฎหมายอาจตราขึ้นเพื่อกำหนดระเบียบแห่งความสัมพันธ์ระหว่างบุคคลหรือระหว่างบุคคลกับรัฐ หรือเพื่อใช้ในการบริหารประเทศ กฎหมายอาจเกิดจากจารีตประเพณีอันเป็นที่ยอมรับนับถือกันก็ได้

<sup>4</sup> ราชบัณฑิตยสถาน, พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2554, พิมพ์ครั้งที่ 2. (กรุงเทพมหานคร: ราชบัณฑิตยสถาน, 2556), อ้างคำว่า “กฎหมาย”.

ส่วนคำว่า จราจร<sup>5</sup> คือ การที่ยวดยานพาหนะ คน หรือ สัตว์พาหนะเคลื่อนไปมาตามทาง เรียกผู้มีหน้าที่เกี่ยวข้องการนั้น ดังนั้น กฎหมายจราจร คือ กฎเกณฑ์ที่ผู้มีอำนาจตราขึ้น เพื่อบังคับใช้เกี่ยวกับ ยวดยานพาหนะ คน หรือสัตว์พาหนะเคลื่อนที่ไปตามทาง ผู้ใดที่ไม่ปฏิบัติตามย่อมได้รับผลร้าย สามารถแยกองค์ประกอบของกฎหมายจราจรได้ดังนี้

1) วัตถุประสงค์กฎหมาย เป็นบทบัญญัติหรือข้อบังคับที่กำหนดขึ้นมาเพื่อควบคุมและเป็นการจัดระเบียบสังคมให้เป็นระเบียบเรียบร้อย โดยวัตถุประสงค์กฎหมายจะต้องกำหนดสิทธิและหน้าที่ของผู้ใช้ยานพาหนะที่จะต้องใช้อานพาหนะนั้นร่วมกับบุคคลอื่นในสังคม และบุคคลนั้นจะต้องปฏิบัติตามกฎหมายที่ได้บัญญัติขึ้นด้วย

2) ผู้ที่ปฏิบัติตามกฎหมาย กล่าวคือ เมื่อมีการบัญญัติหรือตรากฎหมายเกิดขึ้นย่อมต้องมีการกระทบกระเทือนสิทธิของประชาชน ซึ่งในกฎหมายจราจรนั้น ผู้ที่ปฏิบัติตามกฎหมาย ได้แก่ ผู้ที่ขับขี่ยานพาหนะหรือรถ และรวมถึงผู้ที่โดยสารมากับยานพาหนะนั้น ๆ ด้วย นอกจากนี้ ยังรวมถึงผู้ที่ต้องใช้ถนน เช่น คนหรือสัตว์ที่คนจูง ชี่ หรือตอนเดินข้ามถนนด้วย

3) ผู้ที่บังคับใช้กฎหมายหรือผู้ที่บังคับให้เป็นไปตามกฎหมาย ตามกฎหมายจราจรนั้น ซึ่งกฎหมายจราจรที่ใช้บังคับในประเทศไทย คือ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ผู้มีอำนาจในการบังคับใช้กฎหมายจราจร คือ เจ้าพนักงานจราจร<sup>6</sup> พนักงานสอบสวน และรวมถึงศาล ที่มีเขตอำนาจในการพิจารณาคดีจราจรด้วย

4) เครื่องมือในการใช้บังคับให้เป็นไปตามกฎหมาย ตามกฎหมายจราจร เครื่องมือที่ใช้ในการบังคับให้เป็นไปตามกฎหมายได้ สัญญาณจราจร หรือ เครื่องหมายจราจร เช่น ป้ายสัญญาณห้ามเข้า ห้ามจอด หรือสัญญาณไฟจราจร ฯลฯ

## 1.2 ความเป็นมาของการจราจรและกฎหมายจราจร

### 1.2.1 ความเป็นมาของการจราจร

มนุษย์ทุกคนในโลกนั้นย่อมต้องมีการเดินทางจากที่หนึ่งไปสู่อีกที่หนึ่ง ไม่ว่าจะเป็นการเดินทางทางบกหรือทางน้ำ มนุษย์ยังคงไม่หยุดที่จะพัฒนาการเดินทางเพื่อเคลื่อนย้าย

<sup>5</sup> เรื่องเดียวกัน, อ้างคำว่า “จราจร”.

<sup>6</sup> พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522, มาตรา 4 (37) บัญญัติว่า ในพระราชบัญญัตินี้

(37) “เจ้าพนักงานจราจร” หมายความว่า หัวหน้าเจ้าพนักงานจราจรและข้าราชการตำรวจซึ่งดำรงตำแหน่ง ดังต่อไปนี้

(ก) รองผู้กำกับการจราจร

(ข) สารวัตรจราจร

(ค) รองสารวัตรจราจร

(ง) ผู้บังคับหมู่งานจราจร

(จ) รองผู้บังคับหมู่งานจราจร

(ฉ) ข้าราชการตำรวจตำแหน่งอื่นซึ่งหัวหน้าเจ้าพนักงานจราจรแต่งตั้งให้ปฏิบัติหน้าที่ควบคุมการจราจร

ไปสู่ที่แห่งใหม่ วิวัฒนาการของการจราจรนั้นเริ่มจากเรือลำเล็ก ๆ ในการสัญจรทางน้ำ<sup>7</sup> เพื่อการเคลื่อนที่ของผู้คนหรือเป็นไปเพื่อการขนส่งสินค้าต่าง ๆ แต่ก่อนนั้น การเดินทางสัญจรของมนุษย์เริ่มมาจากเรือและม้า โดยการจราจรทางเรื่อนั้นเป็นการจราจรในยุคแรก ๆ ของการเดินทางของมนุษย์ในการสัญจรทางน้ำ เมื่อ 60,000 ถึง 40,000 ปีก่อน เป็นยุคที่เป็นการบุกเบิกออสเตรเลียโดยชาวอะบอริจิน ซึ่งอพยพมาจากทวีปแอฟริกา<sup>8</sup> และเดินทางจากทางทะเลในแถบเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ซึ่งเป็นมนุษย์กลุ่มที่ได้รับการยอมรับว่าเป็นมนุษย์กลุ่มแรกที่เดินทางข้ามมหาสมุทร ซึ่งต่อมากการจราจรทางบกเริ่มพัฒนาขึ้น โดยเริ่มมีการสัญจรโดยใช้ “ม้า” เป็นยานพาหนะ ซึ่งผู้เชี่ยวชาญเชื่อว่าเริ่มมีการใช้ม้าเป็นพาหนะเมื่อราว ๆ 4,000 ปีก่อนคริสตศักราช

เมื่อประมาณ 3,100 ปีก่อนคริสตศักราช ชาวอียิปต์ได้ประดิษฐ์ “เรือใบ” (Sailing Boat)<sup>9</sup> ซึ่งถูกสร้างมาจากต้นกก (Papyrus) นำมามัดรวมกัน และใบเรือสร้างมาจากต้นกกนำมามัดรวมกันเป็นแผ่นและใช้ผ้าลินินในเวลาต่อมา อย่างไรก็ตาม เรือใบของชาวอียิปต์นั้นสามารถเคลื่อนที่ไปในทิศทางเดียวเท่านั้น และเมื่อเรือต้องเคลื่อนที่ไปในทิศตรงข้ามกับทิศทางลมต้องใช้การพายเรือแทน

ต่อมาในยุคของเครื่องจักรไอน้ำและเรือกลไฟ ในปี ค.ศ. 1796 เครื่องจักรไอน้ำแบบวัตต์ ซึ่งถูกประดิษฐ์และคิดค้นโดยวิศวกรและนักประดิษฐ์ชาวสกอตแลนด์ ชื่อว่า เจมส์ วัตต์ (James Watt) และได้เปลี่ยนแปลงทุกอย่าง โดยในปีนั้น นิโคลัส โจเซฟ กูโน (Nicolas Joseph Cugnot) ได้เริ่มเป็นผู้นำเอาเครื่องจักรไอน้ำมาใช้ในการจราจรขนส่งทางบก และได้เป็นยานพาหนะทางบกคันแรกของโลก แต่เนื่องจากการนำเอาเครื่องจักรไอน้ำมาเป็นแหล่งพลังงานนั้น มีน้ำหนักมากจึงทำให้ยานพาหนะจองกูโนเดินทางเคลื่อนที่ไปได้ช้าโดยมาสามารถเคลื่อนที่ไปด้วยความเร็วสูงสุดได้เพียง 2.5 ไมล์ต่อชั่วโมง แต่อย่างไรก็ดี เครื่องจักรไอน้ำนั้นยังคงเป็นต้นแบบของเครื่องจักรที่ใช้แก๊สซินต่อมา

ในทศวรรษที่ 16 ในประเทศอังกฤษ การจราจรนั้นยังคงเป็นไปอย่างล่าช้าและยังไม่สะดวกสบาย ถนนที่ใช้ในการเดินทางยังคงเป็นถนนดิน กฎหมายในยุคนั้นให้ชายชาวอังกฤษต้องจัดเวลาในการซ่อมแซมถนนท้องถิ่นของตนแต่ก็ไม่ประสบความสำเร็จ การจราจรในยุคนี้

<sup>7</sup> Tuan C. Nguyen, *The History of Transportation*, <https://www.thoughtco.com/history-of-transportation-4067885> (accessed December 6, 2019).

<sup>8</sup> Hans Villarica, *Aborigines: The First Out of Africa, the First in Asia and Australia*, The Atlantic Website, <https://www.theatlantic.com/health/archive/2011/09/aborigines-the-first-out-of-africa-the-first-in-asia-and-australia/245392/> (accessed December 6, 2019).

<sup>9</sup> Tim Lambert, *A Brief History of Transport*, localhistories website, <http://www.localhistories.org/transport.html> (accessed December 10, 2019).

จะใช้ม้าเป็นพาหนะหลัก โดยชาวอังกฤษในยุคนั้นสามารถที่จะเลือกโดยสารม้าหรือเช่าม้าขี่เองได้ ส่วนการขนส่งสินค้านั้น พาหนะในการขนส่งสินค้า คือ ม้าเช่นกัน โดยจะทำการจัดวางกระเป๋าไว้ที่หลังม้าและเทียมม้าไว้ที่เกวียนขนส่งสินค้าหรือขนส่งผู้คน แต่อย่างไรก็ตาม ผู้คนในสมัยนั้นนิยมส่งสินค้าทางน้ำมากกว่า

ทศวรรษที่ 17 การจราจรขนส่งและการสื่อสารได้พัฒนาในช่วงเวลานี้ ใน ค.ศ. 1600 ได้มีการใช้ไปรษณีย์เพื่อทำการส่งจดหมายของกษัตริย์ และในปี ค.ศ. 1635 พระเจ้าชาร์ลได้ทรงอนุญาตให้สาธารณชนสามารถส่งจดหมายได้ และในทศวรรษที่ 18 การจราจรได้พัฒนาไปอย่างมาก ถนนถูกสร้างขึ้นเพื่อใช้ความเร็วในการจราจรโดยกลุ่มคนรวย และรัฐบาลได้ให้สิทธิในการสร้าง พัฒนา และรักษาถนน ผู้สัญจรนั้นต้องจ่ายเงินเพื่อใช้ถนนดังกล่าว ต่อมาในช่วงกลางทศวรรษที่ 19 การจราจรขนส่งได้ถูกปฏิวัติไปอย่างโดยระบบรถไฟ ซึ่งให้การขนส่งสามารถเป็นได้อย่างรวดเร็ว และสามารถทำให้เมืองต่าง ๆ ในประเทศอังกฤษสามารถเชื่อมต่อกันได้<sup>10</sup>

ปี ค.ศ. 1885 และ 1886 คาร์ล เบนซ์ และ ก๊อทท์ลีบ เดมเลอร์ ได้สร้างรถยนต์คันแรกของโลก รถจักรยานยนต์ก็ได้รับการจดทะเบียนสิทธิบัตรในปี ค.ศ. 1885 ในขณะที่การขนส่งทางทะเลได้เปลี่ยนแปลงไปอย่างมากโดยเรือกลไฟ เช่นกัน

แต่อย่างไรก็ดี การเปลี่ยนแปลงที่ยิ่งใหญ่ของการจราจรและการขนส่งอยู่ในช่วงทศวรรษที่ 20 ซึ่งแม้ว่ารถยนต์จะถูกคิดค้นขึ้นในช่วงปลายของทศวรรษที่ 19 หลังจากสงครามโลกครั้งที่ 1 ซึ่งทำให้รถยนต์มีราคาถูกลงอย่างมากและเป็นของพื้นฐาน แต่หลังจากสิ้นสุดสงครามโลกครั้งที่ 2 การครอบครองรถยนต์นั้นเป็นสิ่งที่สามารถทำได้ง่ายและแพร่หลายเพิ่มขึ้น จนในช่วงปี 1970 ครอบครัวยุคส่วนใหญ่ของประเทศอังกฤษก็สามารถครอบครองรถได้มากขึ้น

เมื่อมีการครอบครองรถเพิ่มมากขึ้นและรถสามารถซื้อขายได้แพร่หลายเพิ่มขึ้นการจราจรทางบกได้รับความนิยมเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ ผู้คนนิยมเดินทางโดยใช้รถยนต์เพิ่มขึ้น โดยในปี ค.ศ. 1903 ในประเทศอังกฤษนั้น การจำกัดความเร็วของรถยนต์ได้ถูกนำเสนอขึ้นมาโดยจำกัดความเร็วที่ 20 ไมล์ต่อชั่วโมง แต่ต่อมาได้ถูกยกเลิกไปในปี ค.ศ. 1930 และได้เพิ่มการจำกัดความเร็วที่ 30 ไมล์ต่อชั่วโมง ในปี ค.ศ. 1934 และสัญญาณไฟจราจรและเครื่องคิดเงินค่าจอดรถได้ถูกคิดค้นขึ้นในประเทศสหรัฐอเมริกา และเพื่อค้ำประกันถึงการข้ามถนนที่ปลอดภัย ทั้งในประเทศอังกฤษและประเทศสหรัฐอเมริกา ได้มีความพยายามที่จะสร้างทางข้ามถนนอย่างปลอดภัย โดยเริ่มในปี ค.ศ. 1930 โดยทางม้าลายแห่งแรก

<sup>10</sup> Freshlogistics: *History of Logistics in the UK*, freshlogistics Website, <https://freshlogistics.co.uk/history-of-logistics-in-the-uk/> (accessed December 6, 2019)

ได้ถูกสร้างขึ้นเมื่อปี ค.ศ. 1951<sup>11</sup> ด้วยการทาสีขาวและดำสลับกันเพื่อให้สามารถสังเกตเห็นได้ง่าย และทางม้าลายได้รับความนิยมอย่างกว้างขวางหลังจากที่วงดนตรีเดอะ บีทเทิล ได้ถ่ายปกอัลบั้มเดินข้ามทางม้าลายในถนนแอบบี

### 1.2.2 ความเป็นมาของกฎหมายจราจร

เมื่อการจราจรทางบกได้รับความนิยมเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ จากการปฏิวัติยานยนต์ของการขนส่งทางบกที่เกิดขึ้นการแพร่หลายในการใช้รถยนต์มีเพิ่มมากขึ้น ราคาของรถยนต์ผู้คนสามารถสู้ราคา (Effort) ซื่อได้ ถนนในประเทศต่าง ๆ มีการพัฒนาให้สะดวกสบายเพิ่มมากขึ้น ทางสาธารณะที่เชื่อมระหว่างเมืองต่าง ๆ มีความเจริญ จึงทำให้เกิดปัญหาที่ตามมา คือ “ปัญหาการจราจร” เนื่องจากจำนวนของผู้ขับขี่ที่เพิ่มมากขึ้น การปฏิบัติของผู้ขับขี่ยานพาหนะยังไม่มี การควบคุม จึงทำให้เกิดอุบัติเหตุเพิ่มมากขึ้นตามมาเช่นกัน จึงต้องมีการบัญญัติกฎหมายจราจรขึ้น

กฎหมายจราจรเป็นส่วนสำคัญในการรักษาความปลอดภัยในการใช้ถนนของผู้ขับขี่รถยนต์หรือแม้แต่มอเตอร์ไซด์ที่ ต้องใช้ถนนสาธารณะ ซึ่งแม้ว่าจะมีกฎหมายออกมาในการที่จะควบคุมการขับขี่รถและการใช้ถนน การเกิดอุบัติเหตุทางการจราจรทางบกนั้นยังคงมีมากขึ้นและเป็นสาเหตุของการเสียชีวิตของผู้คน รวมถึงการที่ต้องสูญเสียทรัพย์สินในแต่ละปี

ในปี ค.ศ. 1886 คาร์ล เบนซ์ ได้พัฒนารถยนต์คันแรกของโลก และได้เริ่มต้นที่จะเปลี่ยนแปลงการจราจรของโลกไปอย่างมาก และเมื่อมีการใช้รถยนต์ อย่างแพร่หลายในหมู่ของนครวย เรื่องของการใช้ถนน และการจราจร จึงเริ่มเป็นประเด็นที่ถูกถกเถียงขึ้นมา ในปี ค.ศ. 1901 รัฐคอนเนคติกัต ได้บัญญัติกฎหมายจราจรฉบับแรกขึ้นมา โดยเป็นการบัญญัติถึงการจำกัดความเร็วในการขับขี่รถยนต์ ซึ่งจำกัดความเร็วที่ไม่เกิน 12 ไมล์ต่อชั่วโมงในถนนชุม และจำกัดความเร็วไม่เกิน 15 ไมล์ต่อชั่วโมงในถนนชนบท แต่ไม่ได้มีการบัญญัติอื่นในกฎหมายจราจรฉบับนี้<sup>12</sup> โดยก่อนปี ค.ศ. 1930 การจราจรทางรถยนต์นั้นได้ก่อให้เกิดความอันตรายอย่างมากในประเทศสหรัฐอเมริกา ซึ่งในต้นทศวรรษที่ 20 ตามรายงานของสำนักข่าวดีทรอยต์ (the Detroit News) เป็นช่วงเวลาที่ยังไม่มีกฏบังคับใช้กฎหมายจราจรเกิดขึ้นมีความเสียหายจากการเกิดอุบัติเหตุจากรถยนต์ในเขตเมืองที่ทำให้ถึงแก่ชีวิตมากกว่าพันครั้ง

ในปี ค.ศ. 1930 สัญญาณไฟจราจรได้ถูกนำมาใช้ทั่วประเทศสหรัฐอเมริกาเป็นครั้งแรก ซึ่งสัญญาณไฟจราจรในครั้งนั้นประกอบด้วยสัญญาณไฟสีเขียว หมายถึง สามารถไปได้

<sup>11</sup> Kat Eschner, *A Short History of the Crosswalk: Pedestrian Crosswalks and Roads have a Complicated Relationship*, Smithsonian Magazine website, <https://www.smithsonianmag.com/smart-news/short-history-crosswalk-180965339/> (accessed December 10, 2019).

<sup>12</sup> History, *Connecticut Enacts First Speed-Limit Law*, History website, <https://www.history.com/this-day-in-history/connecticut-enacts-first-speed-limit-law> (accessed December 10, 2019).



สัญญาณไฟสีเหลือง หมายถึง ให้ชะลอรถเตรียมหยุด และสัญญาณไฟสีแดง หมายถึง หยุดรถ ซึ่งได้ใช้มาจนถึงปัจจุบันนี้ และสิ่งที่เป็นการยกระดับความปลอดภัยในการขับรถยนต์ คือ เข็มขัดนิรภัย (Seat Belt) ซึ่งเข็มขัดนิรภัยที่ใช้กับรถยนต์นั้น ได้ถูกนำมาใช้โดย แนช แอร์ไฟลต์ (Nash Airflite) บริษัทผลิตรถยนต์สัญชาติอเมริกัน

แม้การพัฒนาทางด้านความปลอดภัยของรถยนต์ จะถูกพัฒนาขึ้นตลอดมา แต่ประเทศสหรัฐอเมริกาได้จัดตั้งกระทรวงคมนาคมขึ้นในปี ค.ศ. 1966 โดยมีภารกิจ คือ “การสร้างความมั่นใจให้ประเทศสหรัฐอเมริกามีระบบคมนาคมที่รวดเร็ว ปลอดภัย มีประสิทธิภาพ สามารถเข้าถึงได้ และสะดวกสบาย เพื่อตอบรับผลประโยชน์ของประเทศ และยกระดับคุณภาพชีวิตของชาวอเมริกันในปัจจุบันและอนาคต”<sup>13</sup>

ในเรื่องของมาตรการบังคับใช้กฎหมายขับรถในขณะเมาสุรานั้น แม้ว่ารัฐบาลสหรัฐอเมริกามีความพยายามในการลดการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจร โดยการบัญญัติกฎหมายจราจรออกมาบังคับใช้อย่างกว้างขวาง แต่การเกิดอุบัติเหตุทางรถยนต์นั้นอีกประการหนึ่งที่เป็นประการสำคัญ ได้แก่ การขับรถในขณะเมาสุรา โดยในปี ค.ศ. 1910 เมืองนิวยอร์ก ได้พัฒนากฎหมายเกี่ยวกับการขับรถในขณะเมาสุรา โดยมีบทลงโทษจำคุกและปรับ 1,000 ดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งเป็นการเริ่มต้นในการปฏิวัติในการแก้ปัญหาดังกล่าว

ในปี ค.ศ. 1936 โรเบิร์ต โบร์คเคนสไตน์ (Robert Borkenstein) ได้ประดิษฐ์ “เครื่องวัดปริมาณแอลกอฮอล์” ซึ่งเรียกว่า Drunkometer ซึ่งเป็นนวัตกรรมที่สามารถบอกได้ว่าผู้ขับขี่รถนั้นเมาหรือไม่ ต่อมาในปี ค.ศ. 1953 โบร์คเคนสไตน์ ได้พัฒนาเครื่องวัดปริมาณแอลกอฮอล์ (Breathalyzer) ซึ่งได้รับการยอมรับมาจนถึงปัจจุบัน ซึ่งกฎหมายเกี่ยวกับการขับรถขณะเมาสุรานั้น ได้รับการพัฒนาต่อเนื่องและเป็นสิ่งที่ต้องเข้มงวดอย่างมาก แม้ในปัจจุบันก็ตาม<sup>14</sup>

### 1.2.3 ความเป็นมาของกฎหมายจราจรในประเทศไทย

การเดินทางในประเทศไทย ตั้งแต่สมัยสุโขทัย อยุธยา หรือกรุงรัตนโกสินทร์ตอนต้น สิ่งที่เป็นพยานพาหนะสำคัญสำหรับการเดินทาง ได้แก่ เรือ เนื่องจากสมัยโบราณชีวิตประจำวันของคนไทย เกี่ยวข้องกับแม่น้ำลำคลอง ไม่ว่าจะเป็นในด้านการเกษตรกรรม การสร้างบ้านเรือนใกล้ริมแม่น้ำ จนถึงการคมนาคมสัญจรทางน้ำ ครั้นในสมัยอดีต

<sup>13</sup> “Serve the United States by ensuring a fast, safe, efficient, accessible and convenient transportation system that meets our vital national interests and enhances the quality of life of the American people, today and into the future.”

<sup>14</sup> Douglas Dedrick, *History of Driving Laws (1901-1960)*, headlinglaw website, <https://healinglaw.com/blog/the-history-of-driving-laws-1901-1960/> (accessed December 10, 2019).

ประเทศไทย การคมนาคมสัญจรทางบกนั้น ไม่สะดวกสบาย ถนนระหว่างเมืองต่าง ๆ ยังไม่ได้รับการพัฒนา หรือแม้แต่ยานพาหนะก็ยังไม่มีย ในสมัยกรุงรัตนโกสินทร์รัชสมัยรัชกาลที่ 4 และรัชกาลที่ 5 การที่พระองค์จะเสด็จพระราชดำเนินไปสถานที่ไกล ๆ เช่น เชียงใหม่นั้น การเดินทางไป-กลับ เป็นเรื่องที่ยากลำบากมาก ซึ่งการคมนาคมที่นิยมมากที่สุด คือ ทางน้ำ หรือ ทางเรือ ในหนังสือ A Half Century Among the Siamese and the Lao เขียนโดย ศาสตราจารย์ ดอกเตอร์ แมคคิลวารี มิชชันนารีชาวอเมริกัน ที่เดินทางเข้ามาสยามเพื่อเผยแพร่คริสต์ศาสนาในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 4 ศ. ดร. แมคคิลวารี พร้อมคณะมิชชันนารีที่มีโอกาสได้เดินทางจากกรุงเทพฯ ไปเชียงใหม่ ได้บันทึกการเดินทางครั้งหนึ่งว่า ท่านออกเดินทางจากกรุงเทพฯ ในวันที่ 20 พฤศจิกายน พ.ศ. 2406 เดินทางด้วยเรือมุ่งสู่ตาก จากนั้นเปลี่ยนมาเดินทางด้วยช้าง และเดินทางถึงเชียงใหม่ในวันที่ 7 มกราคม พ.ศ. 2407 (นับศักราชแบบใหม่) ใช้ระยะเวลาทั้งสิ้น 49 วัน<sup>15</sup>

รถยนต์คันแรกที่เข้ามาในประเทศไทยนั้น เริ่มเข้ามาในรัชสมัยของรัชกาลที่ 5 ซึ่งเชื่อกันว่านำเข้ามาโดยชาวต่างชาติ และต่อมาถูกขายให้กับจอมพลเจ้าพระยาสุรศักดิ์มนตรี (เจิม แสงชูโต) ต่อมาการคมนาคมทางบกเริ่มมีการพัฒนามากขึ้น มีการสร้างถนนเพื่อใช้เป็นทางสัญจร เมื่อปี พ.ศ. 2444 ในสมัยรัชกาลที่ 5 ได้มีการตราพระราชบัญญัติรถลาก รัตนโกสินทรศก 120 ขึ้นเพื่อควบคุมการคมนาคมรถลาก ในการรับจ้างบริการสาธารณะและรับจ้างขนส่งของ โดยได้จัดระเบียบในการตรวจตรารถลากให้มีสภาพสมบูรณ์ พร้อมใช้งาน และป้องกันอันตรายที่จะเกิดขึ้นแก่ผู้โดยสาร โดยกรณีที่ผู้ใดจะมีรถลากเพื่อทำการรับจ้างหรือให้เช่า ต้องนำรถลากมาจดทะเบียนและรับใบอนุญาตต่อเจ้าพนักงานผู้จดทะเบียนก่อน ซึ่งในพระราชบัญญัติฉบับนี้ได้กำหนดบทลงโทษสำหรับการรับจ้างโดยรถลากซึ่งไม่ได้จดทะเบียนกับพนักงานเจ้าหน้าที่ และไม่ได้รับใบอนุญาต ต้องระวางโทษปรับครั้งหนึ่งไม่เกินเงินสี่สิบบาท หรือจำคุกไม่เกินสองเดือน หรือหากผู้ใดปลอมใบอนุญาต หรือใช้ใบอนุญาตปลอม หรือเครื่องหมายรถลากปลอมขึ้นมาใหม่ ต้องระวางโทษปรับครั้งละไม่เกินเงินสี่สิบบาท หรือจำคุกครั้งละไม่เกินสองเดือน ซึ่งผู้มีอำนาจในการปฏิบัติตามพระราชบัญญัตินี้ คือ เจ้าพนักงานกองตะเวน ซึ่งบัญญัติไว้ในมาตรา 15 และมาตรา 16<sup>16</sup> แห่ง

<sup>15</sup> มติชน, สมัยรัชกาลที่ 4-5 เดินทางไปเชียงใหม่ทางไหน? อย่างไร?, silpa-mag.com, [https://www.silpa-mag.com/history/article\\_36046](https://www.silpa-mag.com/history/article_36046), (สืบค้นเมื่อวันที่ 16 มีนาคม 2563).

<sup>16</sup> พระราชบัญญัติ รถลาก รัตนโกสินทรศก 120 บัญญัติไว้ว่า มาตรา 15 เจ้าพนักงานกองตะเวน เมื่อได้เห็นเหตุไม่สมควร เกิดขึ้นเฉพาะหน้า หรือได้รับความร้องทุกข์ของเจ้าของรถลากหรือผู้ลากรถ ดังเหตุต่อไปนี้ คือ

ข้อ 1 ทูตหรือทำร้ายด้วยอาญา หรือเหตุอันตรายใด ๆ มีผู้กระทำ แก่ผู้ลากรถ เมื่อลากรถอยู่ก็ตี

พระราชบัญญัตินี้ โดยมีหน้าที่ในการตรวจตราและจับกุมเมื่อมีการกระทำเกิดขึ้นตามพระราชบัญญัตินี้ ต่อมาเมื่อมีการนำรถยนต์เข้ามาใช้ในประเทศไทยมากขึ้น จึงได้มีการตราพระราชบัญญัติรถยนต์ฉบับแรกขึ้น ในพ.ศ. 2452 โดยให้ผู้นครอครอบรถยนต์นั้นต้องจดทะเบียนรถยนต์กับกระทรวงมหาดไทย พร้อมทั้งชำระค่าธรรมเนียม 10 บาท เพื่อเป็นการบังคับให้การจราจรทางรถยนต์เป็นระเบียบเรียบร้อย พร้อมทั้งมีการทำทะเบียนรถยนต์

ต่อมาในปี พ.ศ. 2477 ได้มีการตราพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2477 ขึ้นในสมัยพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 7 โดยมีการให้คำจำกัดความไว้อย่างชัดเจน รวมทั้งได้กำหนดหน้าที่และความรับผิดชอบของผู้ใช้รถ การใช้รถม้าและเกวียน คนเดินเท้า สัตว์ และของในทางด้วย รวมถึงกำหนดอำนาจและหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ ซึ่งกฎหมายฉบับนี้ได้กำหนดโทษไว้ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นโทษปรับ โดยให้เจ้าหน้าที่มีอำนาจเปรียบเทียบปรับ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2477 โดยอาศัยหลักกฎหมายจราจรของประเทศอังกฤษมาเป็นต้นแบบในการร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ และเริ่มมีการใช้คำว่า “จราจร” เป็นครั้งแรก กรมตำรวจได้ทำการเสนอร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2477 โดยมี พันตำรวจเอก ซี.บี. พอลเลต เป็นผู้ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ขึ้นและได้นำมาดัดแปลงให้เข้ากับสภาพความเป็นอยู่ของคนไทยและสภาพของสังคมไทย เมื่อมีการประกาศใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2477 แล้ว คำว่า “จราจร” จึงเริ่มได้แพร่หลายในหมู่ประชาชน และได้มีการแก้ไขเพิ่มเติม โดย พระราชบัญญัติจราจรทางบก ฉบับที่ 2 พ.ศ. 2478, พระราชบัญญัติจราจรทางบก

ข้อ 2 โดยสารรถแล้วไม่ได้ใช้ หรือไม่ยอมใช้เงินค่าจ้างรถตาม อัตราอันถูกต้องนั้นก็ดี

ข้อ 3 ทำให้รถลากเสียไป หรือถอดเอาส่วนหนึ่งส่วนใดอันเป็นของ สำหรับรถไปเสียก็ดี เจ้าพนักงานกองตระเวนจะต้องช่วยระงับเหตุและจับกุม ผู้กระทำผิดส่งไปยังศาลให้พิจารณาลงโทษ

มาตรา 16 เมื่อเจ้าพนักงานผู้ตรวจรถลาก หรือเจ้าพนักงานใน กรมกองตระเวน ได้เห็นรถลากคันใดซึ่งเที่ยวรับจ้างอยู่มี อาการอันไม่สมควร ดังกล่าวต่อไปนี้ คือ

ข้อ 1 ถ้าผู้ลากรถเป็นผู้มีอาการปรากฏว่าไม่มีกำลัง หรือโสโครกก็ดี

ข้อ 2 ถ้าผู้ลากรถเดินกะกะตามถนนหรือตำบลที่ใด ๆ อันไม่สมควรก็ดี

ข้อ 3 ถ้าผู้ลากรถทำการกีดขวางทางเดินจะนำไปเกิดเหตุอันตราย หรือเป็นความลำบากแก่การเดินไปมาในถนนหรือตำบลที่ใด ๆ ก็ดี

ข้อ 4 แม้ผู้ลากรถทั้งผู้โดยสารในที่ไม่สมควรก่อนสิ้นระยะทางอันได้ สัญญากันก็ดี

ข้อ 5 ถ้าผู้ลากรถเรียกเงินค่าจ้างเกินกว่าอัตรา หรือใช้คำหยาบช้า หรือประพฤติกริยาหยาบคายต่อผู้โดยสารก็ดี

ข้อ 6 ถ้ารถลากรับคนที่ป่วยเป็นโรคอันน่ากลัวติดเนื่องกันได้ หรือรับ เอาศพไปก็ดี

ข้อ 7 แม้รถลากรับคนโดยสารจำนวนเกินกว่าอัตรา หรือบรรทุก สิ่งของต้องห้ามไม่ให้บรรทุกก็ดี

ข้อ 8 ถ้าพบรถลากเที่ยวลากเพื่อรับจ้างเมื่อเวลาค่ำมืดแล้วไม่มี โคมไฟที่สมควรตามข้อบังคับก็ดี ให้เจ้าพนักงานผู้ตรวจ หรือเจ้าพนักงานกรมกองตระเวน มีอำนาจที่จะเกาะผู้ลากรถนั้นมาติดเตียน เรียกเงินประกันครั้งหนึ่งไม่เกินสี่บาท ปล่อยให้ ประพฤติผิดอย่างนั้นอีกภายในเดือนหนึ่งจึงคืนเงินให้ก็ได้ หรือจะยึดตัวผู้ลากรถ หรือทั้งรถและตัวผู้ลากรถไว้ครั้งหนึ่งไม่เกินสี่สัปดาห์แล้วจึงปล่อยไปก็ได้



ฉบับที่ 3 พ.ศ. 2481, พระราชบัญญัติจราจรทางบก ฉบับที่ 4 พ.ศ. 2508 และประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 59 พ.ศ. 2515 ต่อมาในปี พ.ศ. 2522 ได้มีการประกาศใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 โดยพระราชบัญญัตินี้ได้ให้เหตุผลไว้ในหมายเหตุว่า “เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ โดยที่ในปัจจุบันการเกิดอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยมีจำนวนเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ซึ่งสาเหตุส่วนใหญ่มาจากการที่ผู้ขับขี่ขาดวินัยในการใช้รถใช้ถนน และไม่ปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก ประกอบกับพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ได้ใช้บังคับมาเป็นเวลานานแล้ว บทบัญญัติบางประการแห่งพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวไม่เหมาะสมกับสภาพการณ์ในปัจจุบัน สมควรปรับปรุงหลักเกณฑ์และกลไกในการออกใบสั่งสำหรับผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมายการบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับขี่ และมาตรการที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมดูแลและบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก ให้เหมาะสมและมีประสิทธิภาพมากขึ้น เพื่อให้เกิดความสะดวกและความปลอดภัยในการจราจรทางบก จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัติ” ในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้กำหนดสิทธิหน้าที่ ซึ่งครอบคลุมถึงการสัญจรคน สัตว์ และยานพาหนะทุกชนิด ยกเว้นรถไฟ ทางน้ำ ทางอากาศ และทางอวกาศ และบังคับใช้มาจนถึงปัจจุบัน

นอกจากพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แล้ว ประเทศไทยยังมีการตรากฎหมายเกี่ยวกับการจราจรทางบกไว้อีก ได้แก่

1) พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 เป็นกฎหมายที่บัญญัติขึ้นเพื่อควบคุมการขนส่งทางถนนในการใช้รถเป็นยานพาหนะในการขนส่ง โดยกำหนดให้ผู้ที่ใช้รถในการขนส่งต้องได้รับการอนุญาตจากกรมขนส่ง และต้องปฏิบัติตามกฎหมายการขนส่งทางบก โดยกฎหมายการขนส่งทางบกนี้ครอบคลุมผู้ประกอบการขนส่ง จำนวน ลักษณะ ชนิด ขนาดของรถ และเครื่องหมายของผู้ประกอบการขนส่ง เป็นต้น โดยการฝ่าฝืนพระราชบัญญัติการขนส่งทางนั้นต้องระวางโทษปรับและโทษจำคุก

2) พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 พระราชบัญญัติฉบับนี้เป็นกฎหมายที่เป็นการควบคุมในเรื่องของการใช้เส้นทาง พร้อมทั้งกำหนดความเร็วในการขับขี่รถในทางหลวง น้ำหนักของยานพาหนะและน้ำหนักบรรทุก เพื่อเป็นการป้องกันความเสียหายในการที่จะเกิดกับถนนทางหลวง

3) พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติฉบับนี้ครอบคลุมทั้งรถยนต์ส่วนบุคคล และรถยนต์สาธารณะ ซึ่งบัญญัติในเรื่องการห้ามใช้รถที่ยังมิได้จดทะเบียนหรือที่จดทะเบียนแล้วแต่ยังไม่ได้เสียภาษีประจำปี และรวมถึงการตรวจสภาพรถให้มีสภาพพร้อมใช้งาน หรือการเปลี่ยนแปลงสภาพหรือสีของรถ

## 2. หลักการที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินคดีเกี่ยวกับการจราจรทางบกในประเทศไทย

การดำเนินคดีจราจรทางบกนั้น เป็นการดำเนินการในส่วนของการบังคับตามกฎหมายที่มีโทษทางอาญา และยังเป็น การดำเนินการที่เกี่ยวข้องกับทางปกครองอย่างหนึ่งด้วย เนื่องจากการดำเนินการตามกฎหมายจราจรทางบกเป็นการดำเนินคดีโดยเจ้าหน้าที่ของรัฐที่กฎหมายได้กำหนดให้อำนาจแก่เจ้าหน้าที่ของรัฐเพื่อควบคุมให้บ้านเมืองมีความสงบเรียบร้อย ซึ่งมีหลักกฎหมายดังจะได้กล่าวต่อไปนี้

### 2.1 หลักนิติรัฐและหลักนิติธรรม

**2.1.1 หลักนิติรัฐ** หลักนิติรัฐ (legal state) เป็นหลักกฎหมายสำคัญที่มีต้นกำเนิดมาจากประเทศภาคพื้นยุโรป โดยนักนิติศาสตร์ในประเทศเยอรมัน และมีชื่อในภาษาเยอรมันว่า “Rechtsstaat” หลักนิติรัฐนั้นเป็นการใช้อำนาจของรัฐโดยชอบด้วยกฎหมาย คือเป็นการปกครองโดยกฎหมายไม่ใช่เป็นการปกครองโดยผู้ปกครองคนใดคนหนึ่งตามอำเภอใจ การที่รัฐจะกระทำการใด ๆ หรือดำเนินการใด ๆ ต้องมีกฎหมายรองรับ คำว่า นิติรัฐ หรือ Legal state มีความคล้ายคลึงกับคำว่า “รัฐธรรมนูญนิยม” ของแนวคิดในแองโกลอเมริกา แต่มีความแตกต่างกันคือ นิติรัฐนั้นให้ความสำคัญกับความยุติธรรมมากกว่า ยกตัวอย่างเช่น แนวคิดของความถูกต้องทางศีลธรรม ต้องอยู่บนพื้นฐานของเชื้อชาติ ความชอบธรรมและความมีเหตุผลกฎหมายกฎหมายธรรมชาติ ศาสนา หรือความเสมอภาค รัฐที่ปกครองด้วยกฎหมายหรือปกครองในระบบประชาธิปไตย จะถือว่า “ถ้าไม่มีกฎหมายให้อำนาจไว้ รัฐจะกระทำมิได้” แต่ในกฎหมายแพ่งจะถือว่า “ถ้าไม่มีกฎหมายให้ห้ามไว้ เอกชนจะกระทำอย่างไรก็ได้”

จากเหตุผลของหลักนิติรัฐแล้ว นิติรัฐ จึงเป็นเครื่องมือสำคัญในการบัญญัติกฎหมายควบคุมกับการจัดให้มีกลไกการตรวจสอบการใช้อำนาจรัฐ โดยผลของนิติรัฐ ทำให้บุคคลไม่ว่าจะอยู่ในฐานะใด ก็ต้องอยู่ภายใต้บังคับของกฎหมายอย่างเดียวกัน และยังทำให้หลักความเสมอภาค มีความเป็นไปได้ในทางปฏิบัติ<sup>17</sup>

**2.1.2 หลักนิติธรรม** หลักนิติธรรม (Rule of Law) นี้มีต้นกำเนิดมาจากประเทศอังกฤษ สำหรับความหมายของหลักนิติธรรมได้มีผู้ให้ความหมายไว้มากมาย ดังนี้

**ศาสตราจารย์พิเศษธานีกร กฤษวิเชียร** ได้ให้ความหมายไว้ว่า “หลักนิติธรรมเป็นพื้นฐานแห่งกฎหมายที่สำคัญในระบอบประชาธิปไตย ที่เกิดทูลศักดิ์ศรีความเป็นมนุษย์ และยอมรับนับถือสิทธิมนุษยชนในทุกแง่มุม รัฐต้องให้ความอารักขาคุ่มครองมนุษยชน

<sup>17</sup> บรรพชาญ จงเจริญประเสริฐ, ความสัมพันธ์ระหว่างนิติรัฐและนิติธรรม, การอบรมหลักสูตร “หลักนิติธรรมเพื่อประชาธิปไตย” รุ่นที่ 2, สถาบันรัฐธรรมนูญศึกษา สำนักงานศาลรัฐธรรมนูญ, 2556.

ให้พ้นจากลัทธิทรราช หากมีข้อพิพาทใด ๆ เกิดขึ้น ไม่ว่าจะระหว่างรัฐกับเอกชน หรือระหว่างเอกชนกับเอกชน ศาลย่อมมีอำนาจอิสระในการตัดสินข้อพิพาทนั้นโดยเด็ดขาด และโดยยุติธรรมตามกฎหมายของบ้านเมืองที่ถูกต้องและเป็นธรรม”<sup>18</sup>

**ศาสตราจารย์พิเศษ ประสิทธิ์ โฆวิไลกุล**<sup>19</sup> ได้ให้ความหมายของหลักนิติธรรมไว้ดังนี้

- “(1) ยึดหลักความเป็นอิสระของตุลาการ
- (2) ประชาชนอยู่ภายใต้กฎหมายเดียวกัน เสมอภาคกัน และได้รับความคุ้มครองจากกฎหมายเท่าเทียมกัน
- (3) มีเจตนารมณ์มุ่งคุ้มครองสิทธิเสรีภาพของประชาชน
- (4) ปกครองโดยยึดถือกฎหมายเป็นใหญ่ ปฏิบัติตามกฎหมายในฐานะที่เป็นนิติรัฐและต้องเป็นกฎหมายที่ยุติธรรม
- (5) ศาลเป็นสถาบันที่พึ่งสุดท้ายของประชาชน
- (6) ฝ่ายบริหารต้องยึดหลักตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย เคารพและปฏิบัติตามกฎหมาย
- (7) ส่งเสริมการเลือกตั้งสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร อย่างบริสุทธิ์ และยุติธรรม
- (8) ส่งเสริมและสนับสนุนความศักดิ์สิทธิ์แห่งกฎหมาย
- (9) ส่งเสริมคุ้มครองหลักแห่งการเคารพศักดิ์ศรีความเป็นมนุษย์
- (10) ส่งเสริมและพัฒนากฎหมาย เพื่อสร้างความสงบสุขให้แก่ประชาชนและสังคมโดยส่วนรวม
- (11) ไม่มีบุคคลใดอยู่เหนือกฎหมาย”

**ลอร์ดโวล์ฟ (Lord Wolf)** อดีตผู้พิพากษาศาลอุทธรณ์ และอดีตประมุขตุลาการของประเทศอังกฤษ ได้เสนอหลักเกณฑ์กว้าง ๆ ของนิติธรรมไว้ดังนี้<sup>20</sup>

- “(1) ต้องมีศาลทำหน้าที่พิจารณาข้อพิพาท
- (2) ผู้พิพากษาต้องเป็นอิสระ มีความสามารถ และเป็นกลาง
- (3) การพิจารณาตัดสินข้อพิพาทต้องรวดเร็ว
- (4) ต้องมีกระบวนการบังคับคดีให้เป็นไปตามคำพิพากษา
- (5) วิธีพิจารณาของศาลต้องเที่ยงธรรม และมีเหตุผล
- (6) กฎหมายต้องชัดเจน และเป็นธรรม”

<sup>18</sup> ธานินทร์ กรีวิเชียร, *หลักนิติธรรม*, (กรุงเทพมหานคร : บริษัท ขอนทิพย์ 50 จำกัด, 2553), หน้า 9.

<sup>19</sup> ประสิทธิ์ โฆวิไลกุล, *ข้อคิดและหลักพื้นฐานในกฎหมายมหาชน*, (กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์นิติธรรม, 2540), หน้า 11.

<sup>20</sup> อรรถนิติ ดิษฐอำนาจ, “การนำหลักนิติธรรมมาปรับใช้กับการเมืองการปกครองในระบอบประชาธิปไตย”, สถาบันรัฐธรรมนูญศึกษา, 2556 (เอกสารโรเนียว), หน้า 7.

หลักนิติธรรม เป็นอุดมการณ์สูงสุด หรือเป็นกรอบ กฎเกณฑ์ของความเป็นธรรม ความสมภาคและความเท่าเทียมกัน การคุ้มครองเสรีภาพที่ต้องมีไว้ยึดถือในการออกกฎหมาย การตีความกฎหมาย การบังคับใช้กฎหมาย และการตรวจสอบการปฏิบัติหน้าที่ของทุก ๆ ฝ่าย ที่เกี่ยวข้องจึงถือว่า **หลักนิติธรรม เป็นหลักที่อยู่เหนือกฎหมายทั้งปวงรวมถึงกฎหมายรัฐธรรมนูญด้วย** เพื่อป้องกันมิให้ใช้กฎหมายเป็นเครื่องมือสร้างความไม่เป็นธรรม โดยครอบคลุมถึงเรื่องต่าง ๆ ได้แก่ การแบ่งแยกอำนาจในระบอบประชาธิปไตย การตรวจสอบการใช้อำนาจการไม่ออกกฎหมายย้อนหลังในทางผลร้าย ข้อเสนอพื้นฐานความบริสุทธิ์ กระบวนการพิจารณาที่อิสระ และเป็นธรรม<sup>21</sup>

## 2.2 หลักไม่มีความผิด ไม่มีโทษ โดยไม่มีกฎหมาย

หลักไม่มีความผิด ไม่มีโทษ โดยไม่มีกฎหมาย (Nullum Crimen, Nulla poena Sine Lege)<sup>22</sup> เป็นหลักของกฎหมายอาญา การที่บุคคลกระทำการอย่างใดอย่างหนึ่งจะเป็นความผิดทางอาญาได้ก็ต่อเมื่อมีกฎหมายบัญญัติให้เป็นความผิดเท่านั้น และการกล่าวหาว่าบุคคลใดกระทำความผิดโดยไม่มีกฎหมายบัญญัติรองรับไว้ย่อมกระทำมิได้ และอีกประการหนึ่ง กฎหมายที่เกิดจากการบัญญัติเท่านั้นที่สามารถกำหนดโทษสำหรับการกระทำอย่างใดอย่างหนึ่งได้<sup>23</sup> โดยหลักการนี้สามารถแยกย่อยออกได้เป็น 4 ประการคือ

- 1) **หลักการกระทำ** ซึ่งถือหลัก ความรับผิดทางอาญานั้นผูกพันกับการกระทำ คือ จะต้องมีความรับผิดทางอาญาก็ต่อเมื่อมีการกระทำ ลำพังเพียง “ความคิด” ไม่อาจจะต้องรับผิดทางอาญาดังนั้นพื้นฐานของการกำหนดความผิดและโทษทางอาญาจึงต้องวางอยู่บนพื้นฐานของการกระทำ
- 2) **หลักการกำหนดโทษโดยกฎหมาย** หลักการดังกล่าวนี้ถือเป็นหลักการที่ว่ากฎหมายที่กำหนดโทษทางอาญาต้องเป็นกฎหมายที่ได้รับการพิจารณาจากรัฐสภา
- 3) **หลักความแน่นอนของกฎหมาย** ซึ่งปกตินี้เป็นหลักของกฎหมายทั่วไปอยู่แล้ว แต่กรณีของกฎหมายอาญาซึ่งมี “โทษ” ทางอาญา ดังนั้นกฎหมายดังกล่าวจึงถูกเรียกร้องให้ต้องมีความชัดเจนแน่นอนมากขึ้นด้วย
- 4) **หลักห้ามมิให้กฎหมายมีผลย้อนหลัง** ซึ่งก็เป็นไปในทำนองเดียวกันกับที่กล่าวมาแล้ว ในทางอาญานั้นถือว่าเป็นข้อห้ามโดยเด็ดขาด ซึ่งห้ามทั้งองค์กรผู้บัญญัติกฎหมายและองค์กรผู้ใช้กฎหมาย

<sup>21</sup> วันชัย ศรีนวลนิต, *หลักนิติธรรม*, การอบรมหลักสูตร “หลักนิติธรรมเพื่อประชาธิปไตย” รุ่นที่ 2, สถาบันรัฐธรรมนูญศึกษา สำนักงานศาลรัฐธรรมนูญ, 2556. หน้า 5-6.

<sup>22</sup> No freeman shall be arrested, or imprisoned, or deprived of his freehold, or his abilities, or free customs, or outlawed, or exiled, or in any manner destroyed, nor will we (the king) pass upon him, nor condemn him, unless by the judgement of his peers, or the law of land.

<sup>23</sup> คณิต ฒ นคร, *กฎหมายอาญาภาคทั่วไป*, (กรุงเทพมหานคร : วิญญูชน, 2556), หน้า 84.

## 2.3 หลักการใช้ดุลพินิจของฝ่ายปกครอง

กฎหมายนั้นเป็นเครื่องมือในการให้อำนาจและจำกัดอำนาจของเจ้าหน้าที่ของรัฐ ซึ่งการที่กฎหมายกำหนดให้การใช้อำนาจของเจ้าหน้าที่ของรัฐหรือฝ่ายปกครองในการกระทำการต่าง ๆ ซึ่งสามารถแบ่งได้เป็น 2 ประเภท ได้แก่ อำนาจผูกพัน (Mandatory Power) และอำนาจดุลพินิจ (Discretionary Power)<sup>24</sup> โดยเฉพาะอำนาจการใช้ดุลพินิจ ประกอบด้วย 4 ส่วนหลัก ได้แก่

**2.3.1 ความหมายของอำนาจดุลพินิจ** คำว่า “ดุลพินิจ” ประกอบด้วยคำว่า “ดุล” แปลว่า เท่าเทียมกัน และคำว่า “พินิจ” แปลว่า พิจารณา ดังนั้น “ดุลพินิจ” จึงแปลว่า การวินิจฉัยที่สมควรหรือการพิจารณาด้วยความเท่าเทียมและเที่ยงธรรม

สำหรับความหมายตามพจนานุกรมกฎหมาย (Black’s Law Dictionary) ได้ให้ความหมายของคำว่า “Discretion” คือ อำนาจของปัจเจกชนในการตัดสินใจ โดยปราศจากการแนะนำหรือการยินยอมจากบุคคลอื่น นอกจากนี้ นักวิชาการต่าง ๆ ได้ให้คำจำกัดความของคำว่า ดุลพินิจ คือ เป็นอำนาจที่กฎหมายบัญญัติเปิดช่องให้ฝ่ายปกครองเลือกตัดสินใจและเลือกปฏิบัติได้โดยตนเองอย่างอิสระและการตัดสินใจแต่ละอย่างต้องชอบด้วยกฎหมาย<sup>25</sup>

**2.3.2 ความสำคัญของการใช้อำนาจดุลพินิจของเจ้าหน้าที่รัฐ** เมื่อกฎหมายเปิดช่องให้เจ้าหน้าที่รัฐใช้อำนาจดุลพินิจเพื่อบังคับให้เป็นไปตามกฎหมาย ดังนี้แล้วย่อมต้องเกิดความยุติธรรมแก่บุคคลในบางกรณี และเมื่อเจ้าหน้าที่รัฐได้เลือกดำเนินการอย่างหนึ่งอย่างใดหรือไม่กระทำการอย่างหนึ่งอย่างใด โดยตามเจตนารมณ์ของกฎหมายแล้วก็เพื่อให้เจ้าหน้าที่ของรัฐใช้อำนาจนั้นในการอำนวยความสะดวกและความยุติธรรมแก่ประชาชนตามหลักของรัฐเสรีประชาธิปไตย

ในการใช้ดุลพินิจของเจ้าหน้าที่รัฐย่อมต้องการความอิสระในการใช้ดุลพินิจที่กฎหมายได้ให้อำนาจไว้ และการใช้ดุลพินิจนั้นย่อมต้องสอดคล้องกับข้อเท็จจริงอย่างสมเหตุสมผลและเป็นธรรมตามเจตนารมณ์ของกฎหมาย โดยหลักการพื้นฐานของการใช้ดุลพินิจนั้นจึงต้องตั้งอยู่บนความอิสระในการตัดสินใจของเจ้าหน้าที่รัฐโดยไม่มีการแทรกแซงใด ๆ ต้องมีความเป็นกลางและโปร่งใส การใช้อำนาจดุลพินิจของฝ่ายปกครองจึงมีความจำเป็นที่จะต้องให้บรรลู่วัตถุประสงค์ของกฎหมายและสามารถแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นได้อย่างมีประสิทธิภาพ อนึ่ง ปัญหาที่สมควรพิจารณาบนฐานของการยอมรับอำนาจดุลพินิจในรัฐเสรีประชาธิปไตย ไม่ใช่ว่าจะ

<sup>24</sup> วรพจน์ วิศรุตพิชญ์, *การควบคุมการใช้ดุลพินิจทางปกครองโดยองค์กรตุลาการ*, วารสารกฎหมายปกครอง เล่มที่ 8 (2532) หน้า 37-38.

<sup>25</sup> รองพล เจริญพันธ์, *การใช้ดุลพินิจในกฎหมายเยอรมัน*, วารสารนิติศาสตร์ ปีที่ 9 ฉบับที่ 4 (มีนาคม 2521) หน้า 17.



จำกัดอำนาจดุลพินิจให้หมดสิ้นไปแต่อย่างไร แต่เป็นปัญหาว่าจะควบคุมให้การใช้ดุลพินิจอยู่ภายใต้กรอบของกฎหมายและเป็นไปอย่างสุขุมรอบคอบได้อย่างไร<sup>26</sup>

**2.3.3 ประเภทของอำนาจดุลพินิจ** โดยทั่วไปสามารถแยกองค์ประกอบออกได้เป็น 2 ส่วน ได้แก่ องค์ประกอบส่วนเหตุซึ่งกำหนดเงื่อนไขการใช้อำนาจ และองค์ประกอบส่วนผลซึ่งกำหนดผลทางกฎหมายหรือมาตรการทางกฎหมาย<sup>27</sup> โดยมีรายละเอียด ดังนี้

1) *ดุลพินิจวินิจฉัย* เป็นการใช้ดุลพินิจในส่วนที่เป็นข้อเท็จจริงอันเป็นองค์ประกอบส่วนเหตุ เป็นกรณีที่กฎหมายกำหนดเงื่อนไขทางข้อเท็จจริงในการใช้อำนาจของเจ้าหน้าที่รัฐ จะต้องมีการตรวจสอบข้อเท็จจริงที่เกิดขึ้นและกำหนดลักษณะกฎหมายให้แก่ข้อเท็จจริงดังกล่าวด้วยการตรวจสอบข้อเท็จจริงอันเป็นองค์ประกอบของกฎหมาย แล้วจึงนำข้อเท็จจริงที่เกิดขึ้นมาปรับเข้ากับข้อกฎหมาย กล่าวคือ การดำเนินการดังกล่าวเป็นขั้นตอนการตีความกฎหมายและการปรับข้อเท็จจริงให้เข้ากับข้อกฎหมาย<sup>28</sup>

2) *ดุลพินิจตัดสินใจ* เป็นการใช้ดุลพินิจที่จะเลือกตัดสินใจวินิจฉัยในส่วนที่เป็นผลทางกฎหมาย เป็นส่วนที่เจ้าหน้าที่ของรัฐจะตัดสินใจใช้อำนาจโดยพิจารณาว่ากฎหมายที่ให้อำนาจกำหนดผลของการใช้อำนาจไว้เช่นไร เมื่อมีข้อเท็จจริงเกิดขึ้นครบองค์ประกอบตามเงื่อนไขที่กฎหมายกำหนดแล้ว เจ้าหน้าที่ของรัฐสามารถที่จะเลือกผลในทางกฎหมายหรือมาตรการในการดำเนินการตามที่ฝ่ายนิติบัญญัติกำหนดไว้ ดุลพินิจที่ปรากฏในส่วนของผลทางกฎหมายนี้อาจเรียกว่า “ดุลพินิจตัดสินใจ” ที่เจ้าหน้าที่ของรัฐจะตัดสินใจดำเนินการอย่างหนึ่งอย่างใดตามที่กฎหมายเปิดช่องไว้ให้ โดยจะต้องดำเนินการให้เป็นไปตามเจตนารมณ์ของกฎหมายซึ่งแบ่งได้เป็น 2 กรณี ได้แก่ ดุลพินิจตัดสินใจว่าจะดำเนินการหรือไม่ดำเนินการและดุลพินิจเลือกวิธีในการดำเนินการ<sup>29</sup>

**2.3.4 การควบคุมอำนาจการใช้ดุลพินิจโดยฝ่ายตุลาการ** โดยทั่วไปแล้วเมื่อเจ้าหน้าที่ของรัฐหรือฝ่ายปกครองมีดุลพินิจ ฝ่ายปกครองก็จะมีอำนาจวินิจฉัยในชั้นสุดท้าย<sup>30</sup> อย่างไรก็ตาม ศาลซึ่งเป็นองค์กรตุลาการที่มีอำนาจในการอำนวยความยุติธรรมจึงต้องเข้ามามีบทบาทในการควบคุมการใช้อำนาจของฝ่ายปกครองให้ชอบด้วยกฎหมาย อันเป็นไปตามหลักความชอบ

<sup>26</sup> วรพจน์ วิศรุตพิชญ์, *การควบคุมการใช้ดุลพินิจทางปกครองโดยองค์กรตุลาการ*, วารสารกฎหมายปกครอง เล่มที่ 8 (2532) หน้า 39-40.

<sup>27</sup> สมยศ เชื้อไทย, *การกระทำทางปกครอง*, วารสารนิติศาสตร์ ปีที่ 17 ฉบับที่ 3 (2530) หน้า 50 – 51.

<sup>28</sup> วรพจน์ วิศรุตพิชญ์, *การควบคุมการใช้ดุลพินิจทางปกครองโดยองค์กรตุลาการ*, วารสารกฎหมายปกครอง เล่มที่ 8 (2532) หน้า 37-38

<sup>29</sup> วรเจตน์ ภาคีรัตน์, *กฎหมายปกครองทั่วไป*, (กรุงเทพมหานคร: นิติราษฎร์, 2554) หน้า 76.

<sup>30</sup> กมลชัย รัตนสากาววงศ์, *ความคิดพื้นฐานเกี่ยวกับดุลพินิจฝ่ายปกครองของประเทศสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมัน*, วารสารกฎหมายปกครอง เล่มที่ 8 (2532) : 4

ด้วยกฎหมายของการกระทำทางปกครอง โดยศาลปกครองไทยมีแนวทางการตรวจสอบการใช้อำนาจดุลพินิจของฝ่ายปกครอง 2 แนวทาง ดังต่อไปนี้

1) ศาลจำกัดอำนาจของตนในการตรวจสอบโดยการใช้ดุลพินิจไม่เข้าไปวินิจฉัยการใช้ดุลพินิจของเจ้าหน้าที่รัฐ ทั้งนี้เป็นไปตามหลักการแบ่งแยกอำนาจ

2) ศาลใช้อำนาจในการตรวจสอบการใช้ดุลพินิจที่ไม่ชอบด้วยกฎหมาย ในกรณีนี้ศาลจะจำกัดตนเองอยู่เฉพาะการตรวจสอบความชอบด้วยกฎหมายของการกระทำทางปกครองเท่านั้น โดยไม่เข้าไปก้าวล่วงถึงการตรวจสอบความเหมาะสมของการใช้อำนาจของฝ่ายปกครองไม่เช่นนั้นแล้วจะเป็นกรณีที่ศาลก้าวล่วงเข้าไปเป็นผู้ใช้อำนาจบริหารแทนผ่านปกครองเสียเอง ซึ่งขัดต่อหลักการแบ่งแยกอำนาจ อันเป็นหลักสำคัญในการปกครองภายใต้หลักนิติรัฐ

## 2.4 หลักความรับผิดของกฎหมายจราจรในทางแพ่ง

**2.4.1 หลักความรับผิดทางกฎหมายละเมิด** ความรับผิดทางละเมิดนั้น โดยทั่วไป เกิดจากการกระทำโดยเจตนา (Willing) หรือการกระทำโดยประมาทเลินเล่อ (Negligence) ก็ได้ อย่างไรก็ตาม หลักกฎหมายว่าด้วยละเมิดถือได้ว่าเป็นหลักกฎหมายพื้นฐานสำคัญอย่างหนึ่งของกฎหมายจราจร เนื่องจากการพิจารณากฎหมายจราจรอันเกิดจากความตั้งใจหรือประมาทเลินเล่อของผู้ขับขี่รถว่า กรณีดังกล่าวละเมิดหรือไม่นั้น จะต้องพิจารณาในประเด็นแรกเสียก่อนว่า การรกระทำของผู้ก่อให้เกิดอันตรายจากการจราจรนั้นเป็นการกระทำที่เข้าลักษณะกฎหมายว่าด้วยละเมิดหรือไม่ และความเสียหายมีเพียงใด กฎหมายว่าด้วยละเมิดนั้นครอบคลุมเนื้อหาความรับผิดชอบของบุคคลไว้หลายกรณีด้วยกัน ไม่ได้แต่เฉพาะแต่ในเรื่องกรณีคดีจราจรเท่านั้น

ความรับผิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 437 ในการครอบครองหรือควบคุมดูแลยานพาหนะอันเดินด้วยเครื่องจักรกล บุคคลนั้นต้องรับผิดชอบเพื่อการเสียหายอันเกิดแต่ยานพาหนะนั้น เว้นแต่พิสูจน์ได้ว่าเกิดจากเหตุสุดวิสัยหรือเกิดเพราะความรับผิดของผู้เสียหายนั่นเอง เป็นเรื่องของความรับผิดโดยเคร่งครัด (Strict Liability)<sup>31</sup> ซึ่งแตกต่างจากความรับผิดทางละเมิดในมาตรา 420 ที่บุคคลจะมีความรับผิดทางละเมิดได้เมื่อเขากระทำผิดหรือสมควรที่จะต้องได้รับการติเตียน (Fault Liability) ซึ่งได้แก่ การกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อนั่นเอง ดังนั้นการพิสูจน์ว่าผู้ก่อให้เกิดความเสียหายนั้น กระทำลงโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อหรือไม่จึงเป็นเรื่องที่จำเป็นในการกำหนดความรับผิดในมาตรา 420 แต่ในกรณีมาตรา 437 นั้น การจงใจหรือประมาทเลินเล่อไม่เป็นประเด็นสำคัญในการกำหนดความรับผิด เพียงแต่ว่ามี ความเสียหายจากยานพาหนะที่เขาครอบครองอยู่เท่านั้นก็พอแล้ว

<sup>31</sup> อำนาจ วงศ์บัณฑิต, *กฎหมายสิ่งแวดล้อม*, (กรุงเทพมหานคร : วิญญูชน, 2545) หน้า 464-469.

ข้อยกเว้นความรับผิด ผู้ที่ครอบครองหรือควบคุมดูแลยานพาหนะ หากเกิดความเสียหายต่อประชาชนผู้ที่ครอบครองต้องรับผิด จะพ้นความรับผิดได้นั้น จะต้องพิสูจน์ให้ได้ว่า ความเสียหายเกิดขึ้นโดยเหตุสุดวิสัย หรือความเสียหายเกิดขึ้นจากผู้เสียหายเอง

ก. เหตุสุดวิสัย หากผู้ครอบครองยานพาหนะได้พิสูจน์ว่า ความเสียหายที่เกิดจากทรัพย์สินนั้น เกิดจากเหตุสุดวิสัย เขาย่อมหลุดพ้นจากความรับผิด ซึ่งเหตุสุดวิสัยนั้น ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 8 บัญญัติว่า “เหตุใด ๆ อันจะเกิดขึ้นก็ดี จะได้ผลพิบัติก็ดี เป็นเหตุที่ไม่อาจป้องกันได้ แม้ทั้งบุคคลผู้ต้องประสบหรือใกล้ประสบเหตุ นั้น จะได้จัดการระมัดระวัง ตามสมควรอันพึงคาดหมายได้จากบุคคลในฐานะหรือภาวะเช่นนั้น”

ข. ความผิดเกิดจากผู้เสียหาย หากผู้ครอบครองหรือควบคุมดูแลยานพาหนะสามารถพิสูจน์ได้ว่า ความเสียหายนั้น เกิดจากความผิดของผู้เสียหายเองแล้ว ผู้ครอบครองหรือควบคุมดูแลยานพาหนะนั้นย่อมหลุดพ้นจากความรับผิด เมื่อความผิดเกิดจากผู้เสียหายเองนั้น ไม่ได้จำกัดว่า จะต้องเกิดจากการกระทำโดยเจตนาเท่านั้น แม้ความผิดนั้นเกิดจากการกระทำโดยประมาทของผู้เสียหาย ก็สามารถยกขึ้นเป็นข้อต่อสู้ได้เช่นกัน

**2.4.2 หลักความรับผิดโดยเคร่งครัด** โดยหลักความรับผิดโดยเคร่งครัด (Strict Liability) เป็นบทบัญญัติที่ผลภาระการพิสูจน์ (Burden of Proof) ซึ่งโดยทั่วไปในการฟ้องร้องทางแพ่งเพื่อเรียกค่าเสียหายหรือค่าสินไหมทดแทนนั้น ผู้เสียหายที่เป็นโจทก์ในการฟ้องร้องคดีจะต้องเป็นผู้นำพยานหลักฐานเข้าพิสูจน์ว่าความเสียหายนั้นเกิดจากความจงใจหรือประมาทเลินเล่อของผู้กระทำ สำหรับหลักความรับผิดโดยเคร่งครัด (Strict Liability) มีรากฐานมาจากคำตัดสินในคดี Ryland vs. Fletcher (ค.ศ. 1868)<sup>32</sup> โดยข้อเท็จจริงในคดีนี้ได้ความว่า จำเลยเป็นเจ้าของเหมืองแร่อยู่ในที่ดินที่ติดกับโจทก์ ต่อมาจำเลยได้ก่อสร้างเขื่อนกั้นน้ำในที่ดินของตน โดยว่าจ้างวิศวกรให้เป็นผู้สร้างเขื่อนในลักษณะที่เป็นการว่าจ้างทำของที่ผู้รับเหมาเป็นเอกเทศมิใช่เป็นเพียงตัวแทนหรือลูกจ้างด้วยความประมาทเลินเล่อของวิศวกรผู้รับจ้าง เมื่อเขื่อนกั้นน้ำสร้างเสร็จและเริ่มใช้งาน เพื่อนั้นไม่อาจกั้นน้ำได้ น้ำจึงไหลผ่านที่ดินจำเลยเข้าไปยังที่ของโจทก์ซึ่งอยู่ติดกัน โจทก์ได้รับความเสียหายจึงนำคดีขึ้นสู่ศาลเพื่อฟ้องเรียกค่าเสียหายจากจำเลย ศาลสูงสุดของอังกฤษหรือศาลแห่งสภาขุนนาง (House of Lords) ได้ตีความไปในทางที่กว้างมาก โดยให้จำเลยต้องมีความรับผิดฐานละเมิดโดยเคร่งครัด (Strict Liability) แม้จำเลยจะไม่ได้มีความประมาทเลินเล่อ (Negligence) ก็ตาม ต่อมาหลักความรับผิดโดยเคร่งครัดนี้ได้มีการยืนยันในความสำคัญของหลักกฎหมายตามระบบ

<sup>32</sup> ภคพร สุวรรณทัต, ความรับผิดทางกฎหมายในความเสียหายที่เกิดจากผลิตภัณฑ์จีเอ็มโอ, วิทยานิพนธ์ปริญญานิติศาสตรมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2545, หน้า 63



Common Law ในคดีล่าสุด คือ คดี Cambridge Water vs. Eastern Counties Leather (ค.ศ. 1994)<sup>33</sup>

### 3. ทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินคดีเกี่ยวกับกฎหมายจารจรทางบกในประเทศไทย

3.1 ทฤษฎีกฎหมายสามชั้น<sup>34</sup> ทฤษฎีกฎหมายสามชั้น คือ การอธิบายระบบกฎหมายที่เกิดขึ้นในช่วงเวลาต่าง ๆ และวิวัฒนาการในแต่ละยุคสมัยของกฎหมาย ดังนี้

3.1.1 *ยุคกฎหมายชาวบ้าน (Volksrecht)* กฎหมายในยุคนี้ นั้นจะออกมาเป็นในรูปแบบของขนบธรรมเนียมจารีตประเพณี โดยแบ่งออกเป็นองค์ประกอบภายนอก ได้แก่ การที่ต้องประพฤติปฏิบัติอย่างสม่ำเสมอเป็นเวลานาน และองค์ประกอบภายใน ได้แก่ การที่ชุมชนยอมรับว่าสิ่งที่ได้รับการปฏิบัติมานานสม่ำเสมอเป็นสิ่งที่ถูกต้อง (Ppuno Juris) และถ้าไม่ปฏิบัติตามก็จะรู้สึกว่าเป็นสิ่งที่ผิดหรือรู้สึกว่าเป็นต้องปฏิบัติเช่นนั้น (Opinion Necessitates) โดยขนบธรรมเนียมจารีตประเพณีนั้นเป็นที่รู้จักกันโดยทั่วไปเพราะเป็นกฎเกณฑ์ที่สืบทอดกันมาตั้งแต่โบราณที่เรียกว่า “The good old law” และกฎเกณฑ์ที่ว่านี้เกิดมาจากเหตุผลธรรมดาของสามัญสำนึกที่เรียกกันเป็นภาษาอังกฤษที่ว่า “Simply Natural Reason”

3.1.2 *ยุคกฎหมายนักกฎหมาย (Juristenrecht)* หรือที่เรียกกันว่ายุคหลักกฎหมาย เป็นยุคกฎหมายที่เจริญขึ้นต่อมาจากยุคแรก โดยในยุคแรกนั้น ผู้คนยังไม่สามารถแยกกฎหมายออกจากศีลธรรม ยุคนี้มีการใช้เหตุผลมากขึ้นเพื่อเป็นการชี้แจงน้ำหนักในการชี้ขาดข้อพิพาท ผู้คนเริ่มมองเห็นว่ากฎหมายเป็นกฎเกณฑ์อีกแบบหนึ่งซึ่งแตกต่างจากศีลธรรมจารีตประเพณี เป็นเหตุผลปรุงแต่งทางกฎหมาย (Artificial Juristic Reason) ที่ปรุงแต่งจากหลักเดิมในยุคแรก ทำให้เกิดหลักกฎหมายขึ้นจากการชี้ขาดข้อพิพาทเป็นเรื่อง ๆ ติดต่อกัน วิชานิติศาสตร์จึงค่อย ๆ เริ่มเจริญเติบโตขึ้น เป็นผลให้เกิดองค์กรตุลาการและวิชาชีพนักกฎหมายขึ้น โดยนักกฎหมายเป็นผู้วินิจฉัยให้เหมาะสมกับข้อเท็จจริงที่เกิดขึ้นในแต่ละคดี

3.1.3 *ยุคกฎหมายเทคนิค (Technical Law)* สังคมเมื่อมีการพัฒนาเจริญขึ้น เทคโนโลยีก้าวหน้ามากขึ้น การคมนาคมสะดวกสบายขึ้น การติดต่อระหว่างผู้คนในสังคมมีมากขึ้น และใกล้ชิดยิ่งขึ้น มีความซับซ้อนมากขึ้น ทำให้เกิดข้อขัดแย้งในสังคมมากขึ้น กฎเกณฑ์ที่เป็น

<sup>33</sup> เซตโท ลังการ์พินธุ์, *ความรับผิดชอบละเมิดโดยเด็ดขาดของกฎหมายสิ่งแวดล้อมของประเทศอังกฤษเปรียบเทียบกับกรณีของไทย*, วารสารนิติศาสตร์ (กันยายน 2543), หน้า 411-412.

<sup>34</sup> ปรีดี เกษมทรัพย์, *นิติปรัชญา*, โครงการตำราและเอกสารประกอบการสอน คณะนิติศาสตร์, พิมพ์ครั้งที่ 3 (2539), หน้า 270.

ขนบธรรมเนียมประเพณีไม่เพียงพอ จึงต้องมีกฎเกณฑ์ที่บัญญัติขึ้นมาเพื่อแก้ปัญหาต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น เพื่อแก้ปัญหาเฉพาะเจาะจงในบางเรื่องในสังคมที่ความสลับซับซ้อนมากขึ้น การรอคอยให้ประเพณีค่อย ๆ พัฒนาตัวเองขึ้นมาย่อมไม่ทันกับสถานการณ์ที่เกิดขึ้นในปัจจุบันทันด่วน จึงต้องมีการบัญญัติกฎหมายขึ้นเป็นพิเศษด้วยเหตุผลทางเทคนิค (Technical Reason) กฎหมายเทคนิคจึงไม่ได้เกิดจากขนบธรรมเนียมประเพณีหรือศีลธรรมของสังคมนั้น ๆ แต่เป็นเหตุผลทางเทคนิคสำหรับเรื่องนั้น ๆ ความผิดหรือถูกเกิดมาจากกฎเกณฑ์ที่ตั้งขึ้นมาไม่ใช่เหตุผลทางศีลธรรมโดยตรงเมื่อเหตุผลของการบัญญัติกฎหมายไม่ใช่เหตุผลทางศีลธรรมโดยตรง ผู้ที่กระทำความผิดจึงไม่รู้สึกรู้ว่ากำลังกระทำความผิด เพราะการกระทำนั้นไม่ได้เป็นการกระทำที่ผิดศีลธรรม เพราะฉะนั้นการลงโทษตามกฎหมายเทคนิค จึงต้องกำหนดโทษให้รุนแรงและที่สำคัญมากคือการบังคับใช้กฎหมายและการลงโทษต้องเป็นไปในลักษณะที่แน่นอน ถ้าลำพังการกำหนดโทษที่รุนแรง แต่การบังคับใช้กฎหมายเป็นไปโดยขาดความสม่ำเสมอ คนที่ทำผิดกฎหมายจะยังคงมีอยู่ เพราะคิดว่าโอกาสที่จะถูกจับมีน้อย<sup>35</sup>

กฎเกณฑ์ที่ตั้งขึ้นเพื่อวัตถุประสงค์อย่างใดอย่างหนึ่งโดยเฉพาะเจาะจง ซึ่งไม่เกี่ยวกับขนบธรรมเนียมประเพณี และไม่เกี่ยวกับหลักกฎหมาย แต่เป็นเรื่องที่สังคมจะตั้งกฎเกณฑ์ขึ้นมาเพื่อควบคุมและแก้ไขปัญหาบางอย่างที่เกิดขึ้นเฉพาะหน้าบางอย่าง กฎหมายที่ถูกตั้งขึ้นมานี้ เรียกว่า “กฎหมายเทคนิค” เทคนิคคือวิธีการที่จะทำอะไรบางอย่างให้เกิดผลตามที่ตั้งใจไว้ วิธีการนำไปสู่ผลที่ต้องการอย่างนี้เรียกว่าเป็น “เทคนิค” กฎหมายแบบนี้บัญญัติขึ้นมาก่อให้เกิดผลเฉพาะเจาะจงบางอย่าง<sup>36</sup>

กฎหมายจรรยาบรรณนั้นจัดอยู่ในยุคกฎหมายเทคนิค เนื่องจากเมื่อสังคมมีการพัฒนาทางเทคโนโลยีมากขึ้น ผู้คนสามารถมีรถยนต์เป็นของตนเองได้มากขึ้น ความซับซ้อนและความวุ่นวายจึงมีเพิ่มขึ้น การดำรงชีวิตในการใช้การจราจรเปลี่ยนแปลงไปจึงต้องมีกฎเกณฑ์บัญญัติขึ้นมาเพื่อรองรับการติดต่อระหว่างผู้คนและเป็นการจัดระเบียบสังคมให้เรียบร้อย โดยการตรากฎหมายจรรยาบรรณขึ้นมาก็เพื่อวัตถุประสงค์ในการจัดระเบียบการจราจร ป้องกันการเกิดอุบัติเหตุและความเสียหายในชีวิตและทรัพย์สิน ซึ่งประเทศไทยนั้นได้บัญญัติการตั้งกฎจราจรโดยอาศัยหลักพื้นฐานของกฎหมายอังกฤษ เช่น ในการขับรถชิดซ้ายมือ ซึ่งต่างจากประเทศอื่น ๆ ในภาคพื้นยุโรปที่ออกกฎหมายบัญญัติให้ขับรถชิดขวา กฎจราจรต้องการให้เกิดความปลอดภัยและความสะดวกในการจราจร ไม่ใช่ว่าการขับรถทางซ้ายเป็นคนดี ขับรถทางขวาเป็นคนไม่ดี ไม่ใช่เรื่องดีชั่วในตัวเอง แค่เป็นเรื่องผิดถูกเพราะเขากำหนดไว้

<sup>35</sup> ภาณีนี้ กิจพอคำ, ญักรั้วฒัน สุตโยธิน, เรื่องเดิม, หน้า 10-11.

<sup>36</sup> สมยศ เชื้อไทย, วิวัฒนาการของกฎหมาย 3 ยุค (ทฤษฎีกฎหมายสามยุคของสำนักนิติ ธรรมศาสตร์), <http://www.openbase.in.th/node/1856> (สืบค้นเมื่อวันที่ 12 ธันวาคม 2562).

อย่างนั้น สิ่งที่กำหนดมานี้ไม่ใช่เรื่องของศีลธรรมแต่เป็นความจำเป็นตามสถานการณ์ของสังคมที่จะต้องทำ ซึ่งกฎเกณฑ์ที่กำหนดขึ้นมานั้นเรียกว่า “กฎหมายเทคนิค”

การกระทำผิดกฎหมายจราจรจึงเป็นการกระทำผิดที่กฎหมายบัญญัติว่าเป็นความผิดโดยมีบทกำหนดโทษเอาไว้ หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งว่า ความผิดตามกฎหมายจราจรเป็นความผิดที่จัดอยู่ในประเภทโดยธรรมชาติของการกระทำไม่ถือว่าเป็นความผิดอาญาโดยแท้ (True crime) และมีลักษณะเป็นความผิดเล็ก ๆ น้อย ๆ มีลักษณะที่ไม่เป็นความผิดในตัวเอง แต่มีกฎระเบียบที่ต้องปฏิบัติตามมิฉะนั้นจะต้องรับผิด ซึ่งเรียกความผิดประเภทนี้ว่า ความผิดต่อกฎระเบียบ (Regulatory Offence) ส่วนความผิดที่บัญญัติขึ้นมาเพื่อความปลอดภัยในการจราจร จะมีลักษณะของการกระทำที่อาจเกิดขึ้นในสังคมได้ เรียกความผิดประเภทนี้ว่า ความผิดที่เป็นการก่ออันตราย นอกจากนี้การกระทำผิดตามกฎหมายจราจร ยังมีลักษณะของความผิดที่เป็นการกระทำโดยประมาทอยู่ด้วย จะเห็นได้ว่าความผิดกฎหมายจราจรแบ่งลักษณะของความผิดเป็น 3 ประเภท คือ<sup>37</sup>

#### 1) ความผิดที่เป็นความผิดต่อระเบียบ (Regulatory Offence)

ความผิดต่อกฎระเบียบ จัดเป็นส่วนหนึ่งของแบบแผนที่เป็นกฎระเบียบ (Regulatory Scheme) คือ รวมถึงพฤติกรรมซึ่งโดยปกติทั่วไปจะไม่ถูกพิจารณาว่าเป็นการผิดศีลธรรมและจะถูกตำหนิเพียงเล็กน้อย (Little Stigma) เท่านั้น และเนื่องจากเป็นความผิดซึ่งโดยธรรมชาติไม่ใช่ความผิดอาญา จึงมีโทษไม่รุนแรง โทษจำคุกจึงไม่มีความจำเป็น ดังนั้นบทลงโทษจึงเป็นเพียงการปรับเท่านั้น หรือโทษอย่างอื่นซึ่งอาจนำมาเทียบเคียงได้กับโทษปรับ และจากการที่มีผลเป็นความผิดเล็กน้อยทำให้วิธีการพิจารณาความผิดและการตัดสินลงโทษแตกต่างไปจากที่เป็นความผิดทางอาญา

เป้าหมายของการบัญญัติความผิดต่อกฎระเบียบ (Regulatory Legislation) คือ การปกป้องสังคมในวงกว้างจากผลกระทบที่อาจก่อให้เกิดความเสียหายที่เกิดจากการฝ่าฝืนการกระทำที่ผิดกฎหมาย (Unlawful Activity) และรวมถึงการเปลี่ยนแปลงจากการใช้ความคุ้มครองและผลประโยชน์ส่วนบุคคล และการลงโทษการกระทำที่มีลักษณะผิดศีลธรรมมาเกี่ยวข้อง และมาตรการที่เป็นกฎระเบียบ (Regulatory Measure) โดยทั่วไปแล้ว จะควบคุมดูแลเพื่อป้องกันอันตรายที่จะเกิดในอนาคต และเป็นอันตรายคุณธรรมทางกฎหมาย โดยผ่านการบังคับใช้ให้มีความระมัดระวังและความประพฤติตามข้อกำหนดขั้นต่ำ (Enforcement of Minimum Standard of Conduct and Care) ดังนั้น แนวความคิดของความผิดต่อกฎระเบียบ มีรากฐานมาจากการระมัดระวังอย่างมีเหตุผล (Reasonable Care Standard) และเรื่องดังกล่าวไม่ได้เป็นการแสดงเป็นนัยว่า สมควรได้รับการถูกตำหนิทางจิตใจในลักษณะเช่นเดียวกับความผิดทางอาญา

<sup>37</sup> สาโรจน์ คัมทรัพย์, การบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร, (กรุงเทพมหานคร : จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2539), หน้า 30.

ด้วยเหตุผลดังกล่าว ความผิดต่อกฎระเบียบเหล่านี้ โดยปกติทั่วไปจะไม่ถูกพิจารณาว่าเป็น การทำผิดศีลธรรม ดังนั้น ผู้กระทำอาจจะเพียงถูกตำหนิจากสังคม และเป็นความผิด ที่มุ่งคุ้มครองประโยชน์ในด้านต่าง ๆ ในการจัดความเป็นระเบียบเรียบร้อยในสังคม เพื่อประโยชน์ในทางปกครอง บริหารความผิดเหล่านี้มุ่งหมายที่จะยกระดับ มาตรฐานของ ความปลอดภัยและระดับความรุนแรงที่อาจเกิดจากการอยู่ร่วมกัน เช่น ความผิดตามกฎหมาย ว่าด้วยการจราจร กฎหมายว่าด้วยการขนส่ง เป็นต้น

## 2) ลักษณะของความผิดที่เป็นการก่ออันตราย

วัตถุประสงค์หลักในการบัญญัติกฎหมายจราจรขึ้นมา มิใช่เพียงเพื่อความสะดวก ในการจราจรเพียงอย่างเดียว แต่ยังเป็นการบัญญัติขึ้นเพื่อความปลอดภัยในการจราจรด้วย ฉะนั้นจึงมี การลงโทษการกระทำความผิดที่มีลักษณะเป็นการก่อให้เกิดอันตรายด้วย ความผิดที่มีลักษณะก่อให้เกิดอันตราย เป็นการกระทำที่ใกล้จะก่อให้เกิดผล เป็นอันตรายต่อคุณธรรมทางกฎหมายที่บุคคลอื่นได้รับความคุ้มครอง แม้ว่าผลเป็นเพียง ความเสียหายที่ยังไม่เกิดขึ้นสามารถลงโทษได้แล้ว ดังนั้น ความผิดที่เป็นการก่ออันตราย จึงมี “ความสมควรการลงโทษ” อยู่ในตัวเองเหมือนความผิดทางอาญาที่เป็นการทำอันตราย จึงได้มีการ บัญญัติความผิดอาญาที่เป็นการก่ออันตรายขึ้น โดยพิจารณาจากความเป็นไปได้ ของผลที่เกิดขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ได้มีการบัญญัติความผิดดังกล่าวไว้ในกฎหมาย ลำดับรอง ซึ่งนับวันจะเพิ่มมากขึ้น เช่น กฎหมายว่าด้วยการจราจร เป็นต้น ทั้งนี้เพราะว่า ในความสัมพันธ์ของชีวิตปัจจุบัน โดยทั่วไปแล้วได้นำไปสู่ความจำเป็นที่จะต้องป้องกัน ความเสียหายที่จะเกิดขึ้น แม้ว่าจะเป็นผลให้ต้องจำกัดหรือละเลยต่อหลักนิติรัฐเสรีนิยม ไปบ้างก็ตาม

ความผิดอาญาที่เป็นการก่ออันตราย เกิดจากแนวความคิดที่ว่า การกระทำ อย่างใดอย่างหนึ่งของผู้กระทำความผิดที่เป็นอันตรายต่อคุณธรรมทางกฎหมายที่บุคคลอื่น ได้รับการคุ้มครอง โดยที่การกระทำดังกล่าวไม่จำเป็นต้องปรากฏผลของอันตราย ในองค์ประกอบความผิดเท่านั้น ไม่จำเป็นต้องวินิจฉัยว่ามีผลของอันตรายเกิดขึ้นจริงหรือไม่ เช่น การขับรถขณะเมาสุราเพียงเล็กน้อย ก็ถือว่าเป็นความผิด หรือการขับรถยนต์ฝ่าฝืน สัญญาณไฟแดง แม้ว่าการกระทำนั้นยังไม่ก่อให้เกิดความเสียหายก็ตาม แต่จะเห็นว่า อาจเกิดอันตรายขึ้นจากการกระทำดังกล่าวของบุคคลทั่วไปได้ กล่าวอีกนัยหนึ่งก็คือ เป็นอันตรายต่อความปลอดภัยของการจราจรและคุณธรรมทางกฎหมายของส่วนรวม ด้วยเหตุนี้เองความผิดอาญาที่เป็นการก่ออันตรายจึงไม่ได้ถูกบัญญัติขึ้นมา เพื่อลงโทษการกระทำที่ เกิดความเสียหาย แต่ถูกบัญญัติขึ้นมาเพื่อให้เกิดความมั่นคงและความปลอดภัย ในสังคม

### 3) ความผิดที่เป็นการกระทำโดยประมาท

พระราชบัญญัติจรรยาบรรณ พ.ศ. 2522 ถือเป็นกฎหมายอาญาประเภทหนึ่ง เพราะเป็นกฎหมายที่ว่าด้วยความผิดและกำหนดโทษไว้ ด้วยเหตุนี้ความรับผิดในทางอาญาของผู้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัติจรรยาบรรณ พ.ศ. 2522 จึงต้องพิจารณา “เจตนา” ตามมาตรา 59 วรรคแรก แห่งประมวลกฎหมายอาญาด้วย แสดงว่าผู้กระทำความผิดจะต้องรับผิดตามพระราชบัญญัติจรรยาบรรณ พ.ศ. 2522 จะต้องเจตนาด้วย แต่มีบางฐานความผิด แม้ว่าผู้กระทำจะกระทำโดยประมาทก็ต้องรับผิดตามพระราชบัญญัติจรรยาบรรณ พ.ศ. 2522 ได้แก่ ความผิดฐาน ขับรถโดยประมาทตาม มาตรา 43 (4) ที่บัญญัติว่า “ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถโดยประมาทหรือนำพาดเสียอันตรายเกิดอันตรายแก่บุคคลอื่นหรือทรัพย์สิน” จะเห็นได้ว่าพระราชบัญญัติจรรยาบรรณ พ.ศ. 2522 มาตรา 43 (4) ใช้คำว่า “อันตรายเกิด” แสดงว่าผลของการกระทำยังไม่เกิดอันตราย ผู้กระทำความผิดก็ต้องรับโทษแล้ว แม้จะเป็นการกระทำโดยประมาท

จากความหมาย ความเป็นมา หลักกฎหมาย และทฤษฎีทางกฎหมายเกี่ยวกับการดำเนินคดีเกี่ยวกับการจรรยาบรรณในประเทศไทย ผู้ศึกษาจะได้นำไปใช้ในการวิเคราะห์ปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับการดำเนินคดีจรรยาบรรณในประเทศไทย ในบทที่ 4 ต่อไป





### บทที่ 3

## การดำเนินคดีเกี่ยวกับการจราจรทางบก ตามกฎหมายไทยและกฎหมายต่างประเทศ

การศึกษาในบทนี้เป็นการศึกษาปัญหาทางกฎหมายในการดำเนินคดีเกี่ยวกับการจราจรทางบกตามกฎหมายไทยและกฎหมายต่างประเทศ เพื่อเปรียบเทียบข้อดีและข้อเสียของแต่ละประเทศ ซึ่งผู้ศึกษาได้ศึกษากฎหมายจราจรทางบกของประเทศไทยเปรียบเทียบกับกฎหมายเกี่ยวกับการจราจรทางบกของสหรัฐอเมริกา สาธารณรัฐสิงคโปร์ และประเทศญี่ปุ่น เพื่อให้เป็นประโยชน์ต่อการดำเนินคดีเกี่ยวกับการจราจรทางบกของประเทศไทย ดังจะกล่าวต่อไปนี้

#### 1. การดำเนินคดีเกี่ยวกับการจราจรทางบกตามกฎหมายไทย

กฎหมายจราจรในประเทศไทยนั้น มีหลายฉบับที่ใช้บังคับแก่การจราจร ซึ่งกฎหมายที่สำคัญในการบังคับใช้แก่ผู้ขับขี่ยานพาหนะ ได้แก่ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 โดยบัญญัติให้ยกเลิกพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2744 ที่บังคับใช้ก่อนหน้านี้ ได้มีการแก้ไขหลายครั้ง และปัจจุบันได้เพิ่มบทลงโทษแก่ผู้กระทำผิดที่รุนแรงขึ้น เพื่อเป็นการลดการกระทำผิดที่ซ้ำซาก และช่วยให้ท้องถนนมีความปลอดภัยมากขึ้น

##### 1.1 พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

พระราชบัญญัติฉบับนี้ ปัจจุบันได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมครั้งที่ 13 พ.ศ. 2565 โดยมีการแก้ไขเพิ่มเติมโทษเพื่อเป็นการป้องกันและลดการกระทำผิด ซึ่งมีการแก้ไขเพิ่มเติมในบทบัญญัติและอัตราโทษ ซึ่งสามารถสรุปสาระสำคัญได้<sup>38</sup> ดังนี้ ความผิดฐานขับรถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด มีอัตราโทษใหม่ ปรับไม่เกินสี่พันบาท จากเดิมปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท ความผิดฐานขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร มีอัตราโทษปรับไม่เกินสี่พันบาท จากเดิมปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท ความผิดฐานกรณีไม่หยุดให้คนข้ามทางม้าลาย มีอัตราโทษปรับไม่เกินสี่พันบาท จากเดิมปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท ความผิดฐานไม่สวม

<sup>38</sup> พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 13) พ.ศ. 2565

หมวกนิรภัย มีอัตราโทษใหม่ปรับไม่เกินสี่พันบาท จากเดิมปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท หรือความผิดฐาน ขับรถในขณะเมาสุรา ได้เพิ่มโทษสำหรับการกระทำความผิดซ้ำอีกในกรณีดังกล่าว ซึ่งหากผู้ขับขี่ได้กระทำความผิดฐานขับรถในขณะเมาสุราซ้ำอีกภายในสองปี นับแต่วันกระทำความผิด ครั้งแรก ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสองปี และปรับตั้งแต่ห้าหมื่นบาทถึงหนึ่งแสนบาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นไม่น้อยกว่าหนึ่งปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่<sup>39</sup> เป็นต้น โดยในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มีหลักการสำคัญและบทกำหนดโทษแก่ผู้กระทำการ ผ่าฝืน ดังตัวอย่างต่อไปนี้

### 1.1.1 การขับรถประมาทหวาดเสียวในประการที่อาจเกิดอันตรายแก่ผู้อื่น

บทบัญญัติในได้บัญญัติอยู่ในมาตรา 43 (4) โดยบัญญัติว่า “ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถ (4) โดยประมาทหรือน่าหวาดเสียว อันอาจก่อให้เกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน” ซึ่งการวินิจฉัยตามมาตรานี้จำเป็นต้องวิเคราะห์จากภาวะวิสัยและพฤติการณ์ของผู้กระทำความผิดว่าได้ ขาดความระมัดระวังหรือได้ใช้เพียงพอหรือไม่

หากผู้ใดกระทำความผิดหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 43 (4) ต้องระวางโทษปรับไม่เกิน สี่พันบาท<sup>40</sup> ตามมาตรา 157 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ 13) พ.ศ. 2565

### 1.1.2 การขับรถในลักษณะที่เห็นได้ว่าไม่คำนึงถึงความปลอดภัยในชีวิตหรือร่างกายผู้อื่น

การขับรถในลักษณะที่เห็นได้ว่าไม่คำนึงถึงความปลอดภัยในชีวิตหรือร่างกายผู้อื่น บัญญัติไว้ในมาตรา 43 (8) เป็นบทบัญญัติที่มีทั้งโทษปรับและโทษจำคุก ได้บัญญัติไว้ว่า “ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถ (8) ในลักษณะที่เห็นได้ว่าไม่คำนึงถึงความปลอดภัยในชีวิตหรือร่างกายของผู้อื่น” การจะดูว่าการกระทำใดเป็นการขับขี่โดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยของบุคคลอื่น หรือไม่คำนึงถึงความปลอดภัยในชีวิตหรือร่างกายของบุคคลอื่นต้องพิจารณาจากพฤติการณ์ ของการกระทำความผิด

<sup>39</sup> พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 13) พ.ศ. 2565 มาตรา 33 บัญญัติไว้ว่า ให้เพิ่มข้อความต่อไปนี้เป็นมาตรา 160 ตี/1 มาตรา 160 ตี/2 และมาตรา 160 ตี/3 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

“มาตรา 160 ตี/1 ผู้ใดกระทำความผิดมาตรา 160 ตี วรรคหนึ่ง และได้กระทำความผิดซ้ำอีกภายในสองปีนับแต่วันที่ได้กระทำ ความผิดครั้งแรก ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสองปี และปรับตั้งแต่ห้าหมื่นถึงหนึ่งแสนบาท และให้ศาลสั่งพักใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้น มี กำหนดไม่น้อยกว่าหนึ่งปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่...”

<sup>40</sup> พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 157 บัญญัติไว้ว่า “ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 35 มาตรา 43 (3) (4) (6) (7) หรือ (9) มาตรา 45 มาตรา 46 มาตรา 47 มาตรา 48 มาตรา 53 มาตรา 65 วรรคหนึ่ง หรือ มาตรา 125 ต้องระวางโทษปรับไม่ เกินสี่พันบาท”

ตัวอย่างคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 5929/2549 การที่จำเลยที่ 2 และที่ 3 นั่งซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ที่จำเลยที่ 1 ขับ โดยนั่งโยกตัวไปมา เพื่อไม่ให้รถเสียหลักล้ม ย่อมเป็นการอำนวยความสะดวกให้เลยที่ 1 สามารถขับรถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วสูง แซงซ้ายแซงขวา รถคันอื่นในลักษณะที่นำหวาดเสียว ซึ่งเป็นการขับรถที่ไม่คำนึงถึงความปลอดภัยหรือความเดือดร้อนของบุคคลอื่น ตามบทบัญญัติของพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 43 (8) จำเลยที่ 2 และที่ 3 จึงมีความผิดฐานสนับสนุนการกระทำความผิดของจำเลยที่ 1

การฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัตินี้ เป็นความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 158/1 ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับตั้งแต่ห้าพันบาทถึงสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ<sup>41</sup>

### 1.1.3 การขับรถในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น

บทบัญญัติมาตรา 43 (2) แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้บัญญัติห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดย พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 (แก้ไขเพิ่มเติมฉบับที่ 13) พ.ศ. 2565 สำหรับประเทศไทยนั้น การวัดระดับแอลกอฮอล์ในเลือดเกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์หรือมากกว่าในขณะขับขี่รถ ถือว่าผู้นั้นได้กระทำความผิดฐานขับขี่รถในขณะเมาสุรา<sup>42</sup>

อัตราโทษสำหรับการขับขี่รถในขณะเมาสุรา บัญญัติไว้ในมาตรา 160 ตรี/1 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 13) พ.ศ. 2565 ซึ่งเป็นการเพิ่มเติมโทษหากได้กระทำความผิดซ้ำอีก ซึ่งหากเป็นการกระทำความผิดครั้งแรกนั้นต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปีหรือปรับตั้งแต่ห้าพันบาทถึงสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และศาลอาจสั่งให้พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ไม่น้อยกว่าหกเดือนหรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ แต่หากเป็นการกระทำความผิดฐานขับรถในขณะเมาสุราหรือของมีเมาอย่างอื่นซ้ำอีกภายในสองปี<sup>43</sup> ซึ่งหากผู้ที่ได้กระทำความผิดซ้ำอีกภายในสองปีนับแต่วันที่กระทำความผิดครั้งแรก ให้ศาลลงโทษจำคุกและปรับด้วยเสมอ<sup>44</sup>

<sup>41</sup> พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 158/1 บัญญัติว่า “ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา ๔๓ (๑) หรือ (๕) ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามเดือน หรือปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

ผู้ใดขับรถในลักษณะที่ไม่คำนึงถึงความปลอดภัยตามมาตรา ๔๓ (๘) ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับตั้งแต่ห้าพันบาทถึงสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ”

<sup>42</sup> กฎกระทรวง ฉบับที่ 16 (พ.ศ. 2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ข้อ 3

<sup>43</sup> อ้างแล้ว เจริญรถที่ 34

<sup>44</sup> พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 160 ตรี/3



ถ้าผู้เสียหายได้รับอันตรายแก่ร่างกายหรือจิตใจต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่หนึ่งปีถึงห้าปี หรือปรับตั้งแต่สองหมื่นถึงหนึ่งแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ไม่น้อยกว่าหนึ่งปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ แต่หากเป็นการกระทำความผิดโดยผู้ที่ไม่ได้รับใบอนุญาตขับขี่ หรือถูกพักใช้ หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ เป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัส หรือถึงแก่ความตาย ให้ศาลพิพากษาเพิ่มโทษที่จะลงแก่ผู้กระทำความผิดอีกกึ่งหนึ่งของโทษที่ศาลกำหนดสำหรับความผิดนั้น

ถ้าการกระทำนั้น เป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ผู้ที่กระทำความผิดฐานขับรถ ในขณะเมาสุราต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่สองปีถึงหกปี และปรับตั้งแต่หกหมื่นบาท ถึงสองแสนบาท และศาลมีคำสั่งให้เพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ ตามมาตรา 160 ตรี แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และหากเป็นการกระทำความผิดโดยผู้ที่ไม่ได้รับใบอนุญาตขับขี่ หรือถูกพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ เป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ให้ศาลพิพากษาเพิ่มโทษที่จะลงแก่ผู้กระทำความผิดอีกกึ่งหนึ่งของโทษที่ศาลกำหนด สำหรับความผิดนั้น<sup>45</sup>

ในกรณีขับรถในขณะเมาสุรา เจ้าพนักงานจราจรมีอำนาจในการหยุดรถ ตามมาตรา 142 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ในกรณีมีเหตุอันควรเชื่อว่า บุคคลนั้น หย่อนความสามารถในการขับขี่ อันเกิดจากการเมาสุราหรืออย่างอื่น หากผู้ขับขี่ ไม่ยอมให้ทดสอบ เจ้าพนักงานจราจรมีอำนาจในการกักตัวไว้เท่าที่ระยะจำเป็นเท่านั้น เพื่อให้การทดสอบเสร็จสิ้นไปโดยเร็ว หากผู้ทดสอบยินยอมให้ทดสอบและผลปรากฏว่า ไม่ได้ฝ่าฝืนตามมาตรา นี้ ก็ให้ปล่อยตัวไปในทันที

หากมีพฤติการณ์อันควรเชื่อได้ว่าผู้ขับขี่เมาสุราหรือของมึนเมาอย่างอื่น หากผู้ขับขี่นั้นไม่ ยินยอมให้ ทดสอบโดยไม่มีเหตุอันสมควร ให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าผู้ นั้น ฝ่าฝืน มาตรา 43 (2) อย่างไรก็ตาม พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 13) พ.ศ. 2565 ได้แก้ไขเพิ่มเติม วรรคหกของ มาตรา 41.2 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ว่าในกรณีที่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นและมีเหตุอันเชื่อได้ว่า ผู้ขับขี่หรือบุคคลที่อาจเป็นผู้ขับขี่ได้กระทำการฝ่า ฝืนมาตรา 43 (2) และบุคคลดังกล่าวอยู่ในภาวะหมดสติหรือได้รับอันตรายแก่กาย จนไม่อาจให้ความยินยอมในการทดสอบการมีสารอยู่ในร่างกายตามวรรคสอง ให้นำความในมาตรา 43 ทวิ/1<sup>46</sup> มาใช้บังคับโดยอนุโลม

<sup>45</sup> พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 160 ตรี/2 วรรคสอง

<sup>46</sup> พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา ๔๓ ทวิ/ ๑ บัญญัติว่า “ในกรณีที่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นและมีเหตุอันเชื่อได้ว่า ผู้ขับขี่หรือบุคคล ที่อาจเป็นผู้ขับขี่ ได้กระทำการฝ่าฝืนมาตรา ๔๓ ทวิ วรรคหนึ่ง หากบุคคลดังกล่าวอยู่ในภาวะหมดสติ หรือได้รับ อันตรายแก่กายจนไม่อาจให้ความยินยอมในการตรวจสอบการมีสารอยู่ในร่างกาย ตามมาตรา ๔๓ ทวิ วรรคสอง

### 1.1.4 การใช้โทรศัพท์หรือเครื่องมือสื่อสารขณะขับรถ

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 43 (9) บัญญัติห้ามผู้ขับขี่ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ เว้นแต่การใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่โดยที่ผู้ขับขี่ไม่ต้องถือหรือจับโทรศัพท์เคลื่อนที่นั้น ทั้งนี้ ตามที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนด

การใช้โทรศัพท์ขณะติดไฟแดงหรือในกรณีรถติด ถือเป็นความผิดในทุกกรณี ไม่ว่าจะเป็นการกดหมายเลขโทรออก รับสาย เล่นเกม ดูหรือพิมพ์ข้อความ รูปภาพ และกิจกรรมอื่น ๆ ที่โทรศัพท์สามารถทำได้ เพราะถือว่ายังอยู่ระหว่างการขับขี่ เครื่องยนต์ยังติดอยู่ ผู้ขับขี่ยังต้องควบคุมรถ การเปิดลำโพง แล้ววางโทรศัพท์ไว้ข้าง ๆ ขณะสนทนา หรือเปิดเพลงจากลำโพงแล้ววางโทรศัพท์ไว้ข้าง ๆ โดยไม่ได้จับโทรศัพท์หรือถือโทรศัพท์ไว้แต่อย่างใดนั้นไม่ถือว่าครบองค์ประกอบความผิดตามข้อหานี้ แม้แต่การใช้เครื่องยึดโทรศัพท์ไว้กับพวงมาลัยเพื่อใช้โทรศัพท์ ก็เข้าข่ายกระทำความผิด และเนื่องจากการคุยโทรศัพท์ในขณะที่ขับรถทำให้ผู้ขับขี่เสียสมาธิและมีความเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุมากขึ้นกว่าปกติ ดังนั้นหากต้องการใช้เครื่องมือสื่อสารในขณะที่ขับรถจริง ๆ ซึ่งมีความจำเป็นต้องใช้ให้จอดข้างทางหรือจอดรถในสถานีสถานีบริการน้ำมัน

การฝ่าฝืนมาตรา 43 (9) ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสี่พันบาท<sup>47</sup> ซึ่งอัตราโทษดังกล่าวแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 13) พ.ศ. 2565

### 1.1.5 การขับรถโดยใช้ความเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด

ข้อกำหนดเกี่ยวกับความเร็วของรถตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้บัญญัติไว้ในลักษณะ 5 มาตรา 67 บัญญัติว่า “ผู้ขับขี่ต้องขับรถด้วยอัตราความเร็วตามที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวงหรือตามเครื่องหมายจราจรที่ได้ติดตั้งไว้ในทาง

เครื่องหมายจราจรที่ติดตั้งไว้ตามวรรคหนึ่ง จะกำหนดอัตราความเร็วขั้นสูงหรือขั้นต่ำก็ได้ แต่ต้องไม่เกินอัตราความเร็วที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง” โดยกฎกระทรวง ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2524) ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 กำหนดให้รถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ให้ขับในเขตกรุงเทพมหานคร เขตเมืองพัทยา หรือเขตเทศบาล

---

ให้พนักงานสอบสวนมีอำนาจขอให้แพทย์ที่เกี่ยวข้องทำการตรวจพิสูจน์ บุคคลดังกล่าว ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนด

การตรวจพิสูจน์ของแพทย์ตามวรรคหนึ่ง ให้ทำได้เท่าที่จำเป็นและสมควร โดยเก็บตัวอย่างเลือด ปัสสาวะ หรือของเสียอย่างอื่นจากร่างกายของบุคคลดังกล่าวด้วยวิธีการทางแพทย์และใช้ที่ก่อให้เกิดความเจ็บปวดน้อยที่สุดเท่าที่จะกระทำได้ ทั้งจะต้องไม่เป็นอันตรายอย่างอื่นต่อร่างกาย หรืออนามัยของบุคคลนั้น

ค่าใช้จ่ายในการตรวจพิสูจน์ตามวรรคหนึ่ง ให้ส่งจ่ายจากงบประมาณตามระเบียบที่สำนักงานตำรวจแห่งชาติกำหนดโดยได้รับความเห็นชอบจากกระทรวงการคลัง”

<sup>47</sup> อ้างแล้ว เจริญธรรมที่ 35

สามารถขับได้ในความเร็วไม่เกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และนอกเขตดังกล่าวให้ขับไม่เกิน 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ในกรณีที่มีเครื่องหมายกำหนดอัตราความเร็วต่ำกว่าที่กำหนดให้ขับไม่เกิน อัตราความเร็วที่กำหนดนั้น

สำหรับการจำกัดความเร็วนอกจากที่บัญญัติไว้ในกฎกระทรวงดังกล่าวแล้ว ยังมีกำหนดไว้ในกฎกระทรวง ฉบับที่ 2 ออกตามความในพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 ในข้อ 2 อัตราความเร็วของยานพาหนะบนทางหลวงชนบท ซึ่งมีสาระสำคัญดังต่อไปนี้

1) รถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ ให้ใช้ความเร็วไม่เกินชั่วโมงละ 90 กิโลเมตร

กฎกระทรวง ฉบับที่ 3 กำหนดไว้ว่า ข้อ 2 ให้กำหนดอัตราความเร็วของยานพาหนะบนทางหลวงหมายเลข 7 ทางสาย กรุงเทพมหานคร-เมืองพัทยา และทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 (ถนนกาญจนาภิเษก) ทางสายถนนวงแหวนรอบนอก กรุงเทพมหานคร)

2) รถยนต์อื่นนอกจากรถที่ระบุไว้ใน (1) หรือ (2) ให้ใช้ความเร็วไม่เกินชั่วโมงละ 120 กิโลเมตร

## 1.2 ศาลที่มีเขตอำนาจในการพิจารณาคดีจราจรในประเทศไทย

การดำเนินคดีจราจรในประเทศไทยปัจจุบันนั้น เป็นคดีที่มีโทษทางอาญา จึงถือได้ว่าเป็นส่วนหนึ่งของคดีอาญา เขตอำนาจศาลว่าศาลยุติธรรมใดมีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีจราจรนั้น จะต้องเป็นไปตามพระธรรมนูญศาลยุติธรรม และกระบวนการพิจารณาให้เป็นไปตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา

เมื่อวันที่ 6 กันยายน 2565 คณะรัฐมนตรีได้มีมติหลักการร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีจราจร พ.ศ. .... ซึ่งในพระราชบัญญัติดังกล่าวได้กำหนดค่านิยามของคำว่าศาลว่า “ศาล” หมายความว่า ศาลที่มีเขตอำนาจพิจารณาคดีจราจรตามมาตรา 3<sup>48</sup> ที่คดีจราจรเกิดขึ้น อ้าง หรือเชื่อว่าได้เกิดขึ้นในเขตอำนาจของศาลนั้นโดยจากพระราชบัญญัติดังกล่าว สามารถกำหนดคดีจราจรได้ดังนี้<sup>49</sup>

<sup>48</sup> ร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีจราจร พ.ศ. .... มาตรา 3 บัญญัติว่า “ให้จัดตั้งและเปิดทำการแผนกคดีจราจรในศาลแขวงในกรุงเทพมหานคร ศาลแขวงปทุมธานี ศาลแขวงนนทบุรี และศาลแขวงสมุทรปราการ ส่วนศาลแขวงในจังหวัดอื่นและศาลจังหวัดสำหรับท้องถิ่นที่ไม่อยู่ในอำนาจของศาลแขวง ให้จัดตั้งแผนกคดีจราจรคดีจราจรขึ้นในศาลดังกล่าวทุกศาล แต่จะเปิดทำการเมื่อใดให้ออกเป็นประกาศคณะกรรมการบริหารศาลยุติธรรม

ให้ใช้พระราชบัญญัตินี้บังคับในแผนกคดีจราจรในศาลที่เปิดทำการตามวรรคหนึ่ง

ประกาศคณะกรรมการบริหารศาลยุติธรรมที่ออกตามความในวรรคหนึ่ง เมื่อประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้วให้ใช้บังคับได้”

<sup>49</sup> หนังสือพิมพ์ไทยโพสต์, จัดตั้งแผนกคดีจราจร, หนังสือพิมพ์ไทยโพสต์ (8 กันยายน 2565), หน้า 4 (บน)

1) คดีความผิดตามมาตรา 64 และมาตรา 65 แห่งพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 ได้แก่ คดีขับรถโดยไม่ได้รับใบอนุญาตขับรถ คดีขับรถเมื่อใบอนุญาตขับรถสิ้นอายุ และคดีขับรถในระหว่าง ถูกสั่งพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับรถ และความผิดตามมาตรา 16 มาตรา 17 วรรคหนึ่ง มาตรา 22 มาตรา 44 มาตรา 45 มาตรา 46 และมาตรา 67 วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 กล่าวคือ คดีไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัติเกี่ยวกับการขับขี่ของรถบรรทุกของเหลวไวไฟ ก๊าซไวไฟ วัตถุระเบิด หรือวัตถุอันตรายชนิดอื่นใด คดีไม่ปฏิบัติตามสัญญาณไฟจราจร คดีการไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัติเกี่ยวกับการแซงขึ้นหน้ารถอื่นและคดีขับรถด้วยความเร็วที่ไม่เป็นไปตามกฎหมายกำหนด

2) คดีความผิดที่เปรียบเทียบปรับได้ตามกฎหมายว่าด้วยจราจรทางบก กฎหมายว่าด้วยรถยนต์ กฎหมายว่าด้วยขนส่งทางบก กฎหมายว่าด้วยทางหลวง และกฎหมายว่าด้วยการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ซึ่งผู้ฝ่าฝืนไม่ชำระค่าปรับ แต่ไม่ให้รวมถึงในกรณีที่ผู้ฝ่าฝืนได้ก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินของผู้อื่น

3) คดีความผิดตามกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก นอกจากที่ระบุไว้ในข้อ 2.2 เช่น คดีความผิดขับรถในขณะเมาสุราหรือของมีเมาอย่างอื่น เป็นต้น

## 2. การดำเนินคดีเกี่ยวกับการจราจรทางบกตามกฎหมายต่างประเทศ

ในส่วนนี้ผู้ศึกษาจะได้นำเสนอการดำเนินคดีเกี่ยวกับการจราจรทางบกและศาลที่มีอำนาจพิจารณาคดีจราจรทางบกของสหรัฐอเมริกา สาธารณรัฐสิงคโปร์ และประเทศญี่ปุ่น ซึ่งจะได้้นำข้อมูลพื้นฐานเกี่ยวกับกฎหมายการจราจรทางบกของแต่ละประเทศเพื่อทำการศึกษา โดยผู้ศึกษาได้เลือกประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ได้แก่ สาธารณรัฐสิงคโปร์ ประเทศในภูมิภาคเอเชีย ได้แก่ ประเทศญี่ปุ่น และประเทศที่ไม่ได้อยู่ในทวีปเอเชีย ได้แก่ สหรัฐอเมริกา ซึ่งแต่ละประเทศมีการจัดการระบบการจราจรและการดำเนินคดีเกี่ยวกับการจราจรทางบกที่มีประสิทธิภาพเป็นอย่างมากดังจะกล่าวต่อไปนี้

### 2.1 การดำเนินคดีเกี่ยวกับการจราจรทางบกตามกฎหมายของสหรัฐอเมริกา

#### 2.1.1 กฎหมายการจราจรทางบกของสหรัฐอเมริกา

สหรัฐอเมริกามีความเป็นมาในด้านการพัฒนาการจราจรอย่างมากในหลายทศวรรษที่ผ่านมา โดยในประเทศสหรัฐอเมริกานั้น กระบวนการศาลยุติธรรมนั้นเป็นระบบศาลคู่ (Dual Court System) โดนก่อนที่จะมีการร่างรัฐธรรมนูญของสหรัฐอเมริกา ในแต่ละมลรัฐนั้นมีการจัดตั้งศาลยุติธรรมของตนเอง จึงมีการจัดตั้งระบบศาลคู่ โดยมีศาลของรัฐบาลกลางและศาลของมลรัฐ

โดยไม่ว่าจะศาลของรัฐบาลกลางหรือศาลมลรัฐจะมีลำดับชั้นศาล 3 ระดับ<sup>50</sup> คือ ศาลชั้นต้น (Trial Courts) ศาลอุทธรณ์ (Appellate Courts) และศาลสูงสุด (Supreme Court) ซึ่งในการศึกษานี้ ผู้ทำการศึกษาจะได้ทำการศึกษากฎหมายจราจรของมลรัฐแคลิฟอร์เนีย (California) และมลรัฐนิวยอร์ก(New York) เนื่องจากในมลรัฐแคลิฟอร์เนียนั้น นิยมสัญจรทางบกโดยการขับรถส่วนบุคคลมากกว่าการเดินทางด้วยรถยนต์สาธารณะ แต่ในมลรัฐนิวยอร์กผู้คนนิยมเดินทางโดยรถสาธารณะมากกว่าการเดินทางโดยรถยนต์ส่วนตัว เมืองนิวยอร์กนั้น ซึ่งตั้งอยู่ในมลรัฐนิวยอร์ก (New York State or NYS) โดยมีมลรัฐนิวยอร์กมีเมืองที่ใหญ่ที่สุดได้แก่ เมืองนิวยอร์ก (New York City) โดยกฎหมายของทั้งสองมลรัฐนั้นมีความแตกต่างกัน แต่ทั้งสองมลรัฐนั้นต้องมีกฎหมายที่ไม่ขัดต่อรัฐธรรมนูญแห่งสหรัฐอเมริกา อันเป็นบทกฎหมายหลักที่ใช้เป็นบรรทัดฐานของประเทศ

### 2.1.1.1 กฎหมายจราจรมลรัฐแคลิฟอร์เนีย

มลรัฐแคลิฟอร์เนียตั้งอยู่ในสหรัฐอเมริกาฝั่งตะวันตก (East Coast) ซึ่งผู้คนนิยมสัญจรไปมา โดยการใช้รถยนต์ส่วนตัวมากกว่าการเดินทางโดยการขนส่งสาธารณะ (Public Transportation) ในมลรัฐแคลิฟอร์เนียนั้น การขับรถจะขับรถชิดขอบทางด้านขวามือ (Keep Right) และฝั่งผู้ขับขี่จะอยู่ทางด้านซ้ายมือของรถ โดยกฎหมายในการควบคุมการจราจรในมลรัฐแคลิฟอร์เนีย ได้แก่ ประมวลกฎหมายยานพาหนะ (California Vehicle code) ในการบังคับใช้เพื่อรักษาความสงบเกี่ยวกับการจราจรในมลรัฐแคลิฟอร์เนีย

#### 1) ประมวลกฎหมายยานพาหนะ

ประมวลกฎหมายยานพาหนะ (California Vehicle Code) เป็นบทกฎหมายที่มลรัฐแคลิฟอร์เนียออกมาเพื่อควบคุมการจราจรและการใช้รถใช้ถนนของมลรัฐแคลิฟอร์เนีย ซึ่งจะบังคับใช้ในเมืองที่อยู่ในมลรัฐแคลิฟอร์เนียนี้ เช่น เมืองลอสแอนเจลีสหรือเมืองแอลเอ (Los Angeles or LA) เมืองซานฟรานซิสโก (San Francisco) เป็นต้น โดยกฎหมายได้กำหนดบทบัญญัติในการขับรถและการจราจร รวมถึงบทลงโทษหากมีการฝ่าฝืนกฎจราจร ตัวอย่างบทบัญญัติที่เป็นการกระทำผิดประมวลกฎหมายยานพาหนะ ได้แก่

#### 1.1) การเกิดอุบัติเหตุและการแจ้งอุบัติเหตุ

โดยในหมวดนี้นั้น การเกิดอุบัติเหตุและการแจ้งอุบัติเหตุ (Accidents and Accident Reports) ได้ถูกบังคับใช้บนถนนทางหลวงทั่วมลรัฐและสถานต่าง ๆ ในมลรัฐ ซึ่งในบทบัญญัตินี้ได้บัญญัติถึงหน้าที่และบทลงโทษสำหรับผู้ที่ทำกรฝ่าฝืนกฎหมายในหมวดนี้ ตั้งแต่มาตรา 20000 – มาตรา 20018

<sup>50</sup> Democracy Docket: *The U.S. Court System, Explained*, Democracy Docket website, <https://www.democracymarket.com/analysis/the-u-s-court-system-explained/> (accessed May 10, 2022).



ผู้ใดร่วมประสบอุบัติเหตุที่เป็นเหตุให้บุคคลได้รับบาดเจ็บ นอกจากตัวผู้ขับขี่แล้ว หรือเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ต้องหยุดรถในสถานที่นั้นและกระทำการตามมาตรา 20003 และ 20004 หากผู้ที่ทำการฝ่าฝืนต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 1 ปี หรือปรับไม่เกิน 1,000 ดอลลาร์ หรือทั้งจำทั้งปรับ<sup>51</sup> มาตรา 20003 ให้ผู้ขับขี่ที่ได้รับอุบัติเหตุที่เป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตายต้องให้ชื่อและที่อยู่ปัจจุบัน ชื่อและที่อยู่ของผู้ครอบครองรถที่ได้รับบาดเจ็บในอุบัติเหตุ หมายเลขทะเบียนรถที่ขับขี่ และข้อมูลอื่น ๆ แก่เจ้าหน้าที่จราจรหรือเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ผู้ขับขี่ต้องให้ความช่วยเหลือผู้ได้รับบาดเจ็บอย่างพอสมควร รวมถึงการขนส่ง การอำนวยความสะดวกในการขนส่ง

ถ้าหากอุบัติเหตุก่อนให้เกิดการเสียชีวิตหรือพิการ การบาดเจ็บสาหัส บุคคลผู้กระทำให้เกิดอุบัติเหตุต้องระวางโทษจำคุกของรัฐ 2, 3 หรือ 4 ปี หรือจำคุกในเมืองตั้งแต่ 90 วันถึง 1 ปี หรือปรับตั้งแต่ 1,000 - 10,000 ดอลลาร์ หรือทั้งจำทั้งปรับ อย่างไรก็ตาม เพื่อความยุติธรรม ศาลอาจมีคำสั่งให้ลดหรือยกเลิกขั้นต่ำในการจำคุกได้ ในการชำระค่าปรับตามมาตรา 20003 ศาลต้องพิจารณาความสามารถในการชำระค่าปรับ โดยศาลสามารถลดหรือยกเลิกค่าปรับขั้นต่ำได้

หากอุบัติเหตุก่อนให้เกิดความเสียหายแก่ทรัพย์สิน รวมถึงยานพาหนะ ผู้ขับขี่ต้องทำการหยุดรถในสถานที่ที่ใกล้สุด (Stop the Vehicle at the Nearest Location) โดยไม่เป็นการกีดขวางทางจราจรหรือเป็นการอันตรายต่อผู้ขับขี่รถยนต์คันอื่น หากทำการฝ่าฝืนบทบัญญัตินี้ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 6 เดือน หรือปรับไม่เกิน 1,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ<sup>52</sup>

<sup>51</sup> California Vehicle Code Section 20001 a) The driver of a vehicle involved in an accident resulting in injury to a person, other than himself or herself, or in the death of a person shall immediately stop the vehicle at the scene of the accident and shall fulfill the requirements of Sections 20003 and 20004.

(b) (1) Except as provided in paragraph (2), a person who violates subdivision (a) shall be punished by imprisonment in the state prison, or in a county jail for not more than one year, or by a fine of not less than one thousand dollars (\$1,000) nor more than ten thousand dollars (\$10,000), or by both that imprisonment and fine.

(2) If the accident described in subdivision (a) results in death or permanent, serious injury, a person who violates subdivision (a) shall be punished by imprisonment in the state prison for two, three, or four years, or in a county jail for not less than 90 days nor more than one year, or by a fine of not less than one thousand dollars (\$1,000) nor more than ten thousand dollars (\$10,000), or by both that imprisonment and fine. However, the court, in the interests of justice and for reasons stated in the record, may reduce or eliminate the minimum imprisonment required by this paragraph.

<sup>52</sup> California Vehicle Code Section 20002 (a) The driver of any vehicle involved in an accident resulting only in damage to any property, including vehicles, shall immediately stop the vehicle at the nearest location that will not impede traffic or otherwise jeopardize the safety of other motorists. Moving the vehicle in accordance with this subdivision does not affect the question of fault. The driver shall also immediately do either of the following:...



โดยกฎหมายในการแจ้งอุบัติเหตุ นั้น เป็นการบัญญัติเพื่อให้เกิดความรับผิดชอบ ในการเกิดอุบัติเหตุต่าง ๆ รวมถึงเป็นการป้องกันการชนแล้วหนี (hit and run)

### 1.2) กฎหมายควบคุมความเร็ว

อัตราความเร็วที่กฎหมาย (speed Laws) กำหนดมีการกำหนดไว้ที่ 25 ไมล์ต่อชั่วโมง (40 กิโลเมตรต่อชั่วโมง) และ 55 ไมล์ต่อชั่วโมง (90 กิโลเมตรต่อชั่วโมง) สำหรับถนนชนบทและ ถนนในเมือง (suburban and City Roads) และบนทางด่วนหรือทางหลวง (freeways or highways) ตามลำดับ แม้ว่าการควบคุมความเร็วจะมีการแปรผันไปตามสภาพการจราจร เช่น 30 หรือ 35 ไมล์ต่อชั่วโมง (50 หรือ 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง) บนถนนในเมืองใหญ่ หรือ 65 หรือ 70 ไมล์ต่อชั่วโมง (100 หรือ 110 กิโลเมตรต่อชั่วโมง) บนทางด่วนต่าง ๆ (freeways) ถ้าไม่มีป้ายในการจำกัดความเร็วบนถนน ผู้ขับขี่ต้องสามารถคาดเดาได้ว่าควรใช้ความเร็วเท่าใดในการ ขับขี่ แต่อย่างไรก็ดี ป้ายเตือนการจำกัดความเร็ว (speed limits signs) โดยป้ายจำกัดความเร็ว นั้น มีลักษณะเป็นรูปสี่เหลี่ยมมุมฉาก มีตัวหนังสือสีดำบนพื้นสีขาวนั้น ถูกตั้งบนทางด่วน (freeways) ทางหลวง (highways) และบนถนนใหญ่ต่าง ๆ (major roads)<sup>53</sup>

อัตราความเร็วที่กฎหมายควบคุมในการใช้รถใช้ถนนของกฎหมายฉบับนี้อยู่ในมาตรา 22348 โดยผู้ขับขี่ที่ขับขี่รถมากกว่า 100 ไมล์ต่อชั่วโมงบนถนนหลวงเป็นความผิดต้องได้รับโทษ (guilty of an Infraction Punishable) ต้องระวางปรับไม่เกิน 500 ดอลลาร์ และศาลอาจมีคำสั่งห้ามขับรถได้ ไม่เกิน 30 วัน (suspend the privilege of the person to operate motor vehicle for a period not to exceed 30 days) แต่หากการกระทำผิดโดยขับรถในความเร็วเกินกว่าอัตราที่ กฎหมายกำหนดครั้งที่สอง ภายในระยะเวลา 3 ปี ต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 750 ดอลลาร์ และให้กรมยานพาหนะ (Department of Motor Vehicles) เป็นผู้ทำการพิจารณาความสามารถ ในการขับรถต่อไป หากการกระทำผิดเกินขึ้นมากกว่าสองครั้งภายใน 5 ปี ต้องระวางโทษปรับ 1,000 ดอลลาร์ และให้กรมยานพาหนะ (Department of Motor Vehicles) เป็นผู้ทำการพิจารณา ความสามารถในการขับรถต่อไป

หากเป็นการขับรถบนถนนสองช่องทางที่ไม่ใช่บนถนนทางหลวง ห้ามใช้ความเร็วมากกว่า 55 ไมล์ต่อชั่วโมง

### 1.3) การขับรถโดยปราศจากความระมัดระวัง

(c) Any person failing to comply with all the requirements of this section is guilty of a misdemeanor and, upon conviction thereof, shall be punished by imprisonment in the county jail not exceeding six months, or by a fine not exceeding one thousand dollars (\$1,000), or by both that imprisonment and fine.

<sup>53</sup> The Law, California Driving: A Survival Guide, Californiadriving website, californiadriving.com/law/ (accessed April 16, 2020).

มาตรา 23103 แห่งประมวลกฎหมายยานพาหนะของมลรัฐแคลิฟอร์เนีย (California Vehicle Code) บัญญัติไว้ว่า ข้อกำหนดในบทบัญญัตินั้นใช้บังคับแก่ยานพาหนะบนถนนหลวงและสถานที่อื่น ๆ ในมลรัฐ ถ้าไม่ได้มีการบัญญัติเป็นอย่างอื่น

(a) หากบุคคลใดขับขี่ยานพาหนะบนทางหลวงอย่างตั้งใจ (willful) หรือ โดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยของบุคคลอื่นหรือทรัพย์สิน บุคคลนั้นมีความผิดฐานขับรถโดยปราศจากความระมัดระวัง (reckless driving)

(b) บุคคลใดขับขี่ยานพาหนะบนพื้นที่ไม่ใช่พื้นที่สาธารณะ (offstreet parking facility) ตามคำจำกัดความในอนุมาตรา (c) แห่งมาตรา 12500 โดยจงใจหรือโดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยของบุคคลอื่นหรือทรัพย์สิน บุคคลนั้นกระทำความผิดฐานขับรถโดยปราศจากความระมัดระวัง (reckless driving)

(c) นอกจากที่ได้บัญญัติไว้ในมาตรา 40008 แล้ว บุคคลใดได้รับการพิสูจนแล้วว่ามีความผิดฐานขับรถโดยปราศจากความระมัดระวัง ต้องได้ระวางโทษจำคุกไม่น้อยกว่า 5 วัน แต่ไม่เกิน 90 วัน หรือปรับไม่น้อยกว่า 145 ดอลลาร์ หรือไม่เกิน 1,000 ดอลลาร์ หรือทั้งจำทั้งปรับ เว้นแต่ที่บัญญัติไว้ในมาตรา 23104 หรือมาตรา 23105<sup>54</sup>

หากการขับรถโดยปราศจากความระมัดระวังตามมาตรา 23104 แล้ว หากเป็นเหตุให้บุคคลอื่นได้รับอันตรายแก่ร่างกายแล้ว มาตรา 23105 ได้บัญญัติว่า หากการขับรถโดยปราศจากความระมัดระวังเป็นเหตุให้เกิดอันตรายแก่ร่างกายกับบุคคลอื่น นอกจากผู้ขับขี่ ผู้ขับขี่ ต้องระวางโทษจำคุก 30 วัน ถึง 6 เดือน หรือปรับตั้งแต่ 220 ถึง 1,000 ดอลลาร์ ตามมาตรา 23104 (a) แต่หากการขับขี่โดยปราศจากความระมัดระวังก่อให้เกิดอันตรายแก่ร่างกายสาหัสแก่ผู้อื่นนอกจากผู้ขับขี่แล้ว ต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่ 30 วัน ถึง 6 เดือน หรือปรับตั้งแต่ 220 ถึง 1,000 ดอลลาร์ หรือทั้งจำทั้งปรับ

<sup>54</sup> California Vehicle Code Section 23103 (a) A person who drives a vehicle upon a highway in willful or wanton disregard for the safety of persons or property is guilty of reckless driving.

(b) A person who drives a vehicle in an offstreet parking facility, as defined in subdivision (c) of Section 12500, in willful or wanton disregard for the safety of persons or property is guilty of reckless driving.

(c) Except as otherwise provided in Section 40008, persons convicted of the offense of reckless driving shall be punished by imprisonment in a county jail for not less than five days nor more than 90 days or by a fine of not less than one hundred forty-five dollars (\$145) nor more than one thousand dollars (\$1,000), or by both that fine and imprisonment, except as provided in Section 23104 or 23105.

มาตรา 23105 ได้จำกัดความว่า อันตรายแก่กาย (injuries) ได้แก่ การหมดสติ การกระทบกระเทือนอย่างรุนแรง กระดูกหัก สมองได้รับการกระทบกระเทือน อาการอัมพาต เป็นต้น

#### 1.4) การใช้เครื่องมือสื่อสารขณะขับรถ

การใช้เครื่องมือสื่อสารในขณะที่ขับรถเป็นการรบกวนสมาธิในการขับขี่ (Distracted Driving) การห้ามใช้เครื่องมือสื่อสารในขณะที่ขับรถนั้น ถูกบัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายยานพาหนะ (Vehicle Code) ในมาตรา 23123<sup>55</sup> ถึงมาตรา 23125 โดยสามารถสรุปใจความสำคัญได้คือ ในมลรัฐแคลิฟอร์เนียห้ามมิให้ผู้ขับขี่ใช้เครื่องมือสื่อสารในการโทรออกหรือรับสาย (Calling) หรืออ่านหรือเขียนข้อความ (reading or writing text messages) ในขณะที่อยู่บนถนนสาธารณะ ห้ามมิให้ใช้เครื่องมือสื่อสารสำหรับการพิมพ์หรือการโทรศัพท์ (texting or calling) เว้นแต่ได้เชื่อมต่อกับระบบหูฟังแฮนด์ฟรี (hand-free system) แต่หากผู้ขับขี่อายุต่ำกว่า 18 ปีบริบูรณ์นั้น ห้ามมิให้ใช้เครื่องมือสื่อสารขณะขับรถ แม้จะได้เชื่อมต่อกับระบบแฮนด์ฟรีแล้ว

อย่างไรก็ตาม ผู้ขับขี่สามารถใช้เครื่องมือสื่อสารโดยไม่ต้องเชื่อมต่ออุปกรณ์แฮนด์ฟรีได้ ขณะที่ผู้ขับขี่นั้นขับอยู่ในสถานที่ส่วนบุคคล (Private Property) หรือในกรณีที่ต้องมีการใช้อุปกรณ์สื่อสารในกรณีฉุกเฉินในการช่วยเหลือบุคคลอื่นหรือในการกระทำอันดีที่มีลักษณะคล้ายคลึงกัน

โดยคำจำกัดความของระบบแฮนด์ฟรี (Hand-Free system) ของกฎหมายมลรัฐแคลิฟอร์เนีย นั้น หมายความว่า เครื่องมือสื่อสารต้องติดตั้งที่กระจกหน้ารถหรือแผงหน้าปัดรถยนต์ในประการที่ไม่เป็นการบดบังทัศนวิสัย (Visibility) หรือเป็นการบดบังการมองเห็นของผู้ขับขี่

<sup>55</sup> California Vehicle Code Section 23103 (a) A person shall not drive a motor vehicle while using a wireless telephone unless that telephone is specifically designed and configured to allow hands-free listening and talking, and is used in that manner while driving.

(b) A violation of this section is an infraction punishable by a base fine of twenty dollars (\$20) for a first offense and fifty dollars (\$50) for each subsequent offense.

(c) This section does not apply to a person using a wireless telephone for emergency purposes, including, but not limited to, an emergency call to a law enforcement agency, health care provider, fire department, or other emergency services agency or entity.

(d) This section does not apply to an emergency services professional using a wireless telephone while operating an authorized emergency vehicle, as defined in Section 165, in the course and scope of his or her duties.

(e) This section does not apply to a person driving a schoolbus or transit vehicle that is subject to Section 23125.

(f) This section does not apply to a person while driving a motor vehicle on private property.

(g) This section shall become operative on July 1, 2011.

(driver's view of road) และผู้ขับขี่ต้องสามารถติดตั้งหรือเอาเครื่องมือสื่อสารออกภายใต้การปลดออกเพียงครั้งเดียว (a single swipe or tap)

การฝ่าฝืนกฎหมายเกี่ยวกับการห้ามใช้เครื่องมือสื่อสารในขณะที่ขับขี่รถนั้นต้องระวางโทษปรับ หากเป็นการกระทำผิดครั้งแรก ต้องระวางโทษปรับ 20 ดอลลาร์ และต้องระวางโทษปรับ 50 ดอลลาร์ ในการกระทำผิดครั้งต่อ ๆ ไป นอกจากนี้ ผู้ที่ทำการฝ่าฝืนต้องระวางโทษปรับในการกำหนดอัตราโทษปรับ ซึ่งสามารถเพิ่มขึ้นได้สุทธิ 60 ดอลลาร์ ถึง 150 ดอลลาร์

#### 1.5) ความผิดขับรถในขณะเมาสุรา

การกระทำผิดในหมวดนี้ เป็นการกระทำความผิดที่เกี่ยวกับการขับรถในขณะเมาสุราและรวมถึงการขับรถในขณะที่อยู่ภายใต้ยาเสพติดด้วย

มาตรา 23152<sup>56</sup> ได้บัญญัติให้การขับรถในขณะเมาสุราหรือยาเสพติดเป็นความผิดโดยหากผู้ขับขี่มีปริมาณแอลกอฮอล์มากกว่า 0.08 เปอร์เซ็นต์หรือมากกว่าในกระแสเลือดในขณะที่ขับรถ โดยน้ำหนัก (โดยพื้นฐาน คือ 100 มิลลิลิตรของจำนวนเลือด หรือ 210 กรัมในการใช้ลมหายใจ) และผู้ขับขี่รถเมายาเสพติดในขณะที่ขับขี่รถเป็นความผิด แต่ไม่รวมถึงการใช้ยาเสพติดในทางการแพทย์ เพื่อเป็นการรักษา แต่หากเป็นผู้ขับขี่รถสาธารณะนั้นจำนวนแอลกอฮอล์ในกระแสเลือดนั้น ต้องมีปริมาณ 0.04 เปอร์เซ็นต์ต่อน้ำหนักตัว และการใช้ยาเสพติดในขณะที่ขับขี่ยานพาหนะนั้นเป็นความผิดด้วย

บทกำหนดโทษการขับขี่รถในขณะเมาสุรา มีบัญญัติอยู่ในกฎหมายการขับรถภายใต้ฤทธิ์ยาเสพติด (Drive Under the Influence or DUI) หากเป็นการกระทำผิดครั้งแรกต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่ 96 ชั่วโมง ถึง 6 เดือน และปรับตั้งแต่ 390 ดอลลาร์ ถึง 1,000 ดอลลาร์ และพักใบขับขี่เป็นเวลา 6 เดือน หากกระทำผิดเป็นครั้งที่สอง ภายในระยะเวลา 10 ปี ตั้งแต่ได้กระทำผิดครั้งแรก ต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่ 90 วัน ถึง 1 ปี และปรับตั้งแต่ 390 ดอลลาร์ ถึง 1,000 ดอลลาร์ และพักใบขับขี่เป็นเวลา 2 ปี หากกระทำผิดเป็นครั้งที่สาม ภายในระยะเวลา 10 ปี ต้องระวางโทษจำคุก 120 วัน ถึง 1 ปี และปรับตั้งแต่ 390 ดอลลาร์ ถึง 1,000 ดอลลาร์ และเพิกถอนใบขับขี่เป็นระยะเวลา 3 ปี และถ้าผู้ขับขี่ได้กระทำผิดเป็นครั้งที่สี่ หรือในลำดับถัดมา ภายใน 10 ปี ต้องระวางโทษจำคุก 180 วัน ถึง 1 ปี และปรับตั้งแต่ 390 ดอลลาร์ ถึง 1,000 ดอลลาร์ และเพิกถอนใบขับขี่เป็นระยะเวลา 4 ปี

<sup>56</sup> California Vehicle Code Section 23103 (a) It is unlawful for a person who is under the influence of any alcoholic beverage to drive a vehicle.

(b) It is unlawful for a person who has 0.08 percent or more, by weight, of alcohol in his or her blood to drive a vehicle.

หากการขับรถในขณะเมาสุราเป็นเหตุให้เกิดความเสียหายแก่ร่างกายหรือชีวิต สำหรับผู้ที่ได้กระทำความผิดครั้งแรกตาม DUI ต้องได้รับโทษจำคุกตั้งแต่ 90 วัน ถึง 1 ปี และปรับตั้งแต่ 390 ดอลลาร์ถึง 1,000 ดอลลาร์ และถูกพักใบขับขี่เป็นระยะเวลา 1 ปี สำหรับผู้ที่ได้กระทำความผิดที่เป็นเหตุให้ผู้อื่นต้องได้รับอันตรายแก่ร่างกายหรือชีวิตมากกว่า 1 คน ต้องระวางโทษจำคุกเพิ่มขึ้นในเรือนจำของรัฐ (state prison) 1 ปี ต่อเหยื่อที่ได้รับบาดเจ็บ 1 คน แต่ไม่เกิน 3 ปี บุคคลที่ได้กระทำความผิดเป็นครั้งที่สองเป็นเหตุให้ได้รับอันตรายสาหัส (Great bodily injury)<sup>57</sup> ภายในระยะเวลา 10 ปี ต้องระวางโทษจำคุกในเรือนจำของรัฐ (state prison) หรือเรือนจำของเมือง (county jail) ตั้งแต่ 120 วัน ถึง 1 ปี และปรับตั้งแต่ 390 ดอลลาร์ ถึง 5,000 ดอลลาร์ และถูกเพิกถอนใบอนุญาตเป็นระยะเวลา 3 ปี หากเป็นการกระทำความผิดเป็นครั้งที่สาม ตาม DUI ซึ่งก่อให้เกิดอันตรายแก่กายอย่างสาหัสแก่บุคคลอื่นภายในระยะเวลา 10 ปี ต้องระวางโทษจำคุกเรือนจำของรัฐตั้งแต่ 2 ปี ถึง 4 ปี และปรับตั้งแต่ 1,015 ดอลลาร์ ถึง 5,000 ดอลลาร์ และเพิกถอนใบอนุญาตเป็นระยะเวลา 5 ปี

#### 1.6) การขับขี่รถจักรยานยนต์

การขับขี่รถจักรยานยนต์ (motorcycle) ในมลรัฐแคลิฟอร์เนียต้องมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ (driver's license) ผู้ที่จะทำใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ต้องมีอายุ 18 ปีบริบูรณ์ ต้องผ่านการทดสอบด้านสายตา ผ่านการทดสอบความรู้ต่าง ๆ ในการขับขี่ และกฎหมายยังอนุญาตให้ใช้ประกาศนียบัตร (certificate) จากการฝึกการขับขี่จากตัวแทนที่ได้รับอนุญาตจากตำรวจทางหลวงมลรัฐแคลิฟอร์เนีย (California Highway Patrol) ในการทดสอบทักษะแทน<sup>58</sup>

การใช้รถจักรยานยนต์ (motorcycles) นั้นมีการใช้ถนนและการต้องถูกบังคับให้อยู่ในกฎหมายจราจรเช่นเดียวกับการขับรถประเภทอื่นในรัฐมลรัฐแคลิฟอร์เนีย นอกจากนี้ยังอยู่ภายใต้การบังคับในเรื่องของการต้องสวมหมวกนิรภัยหรือหมวกกันน็อก (helmet) โดยมาตรา 27803 แห่งประมวลกฎหมายยานพาหนะ (Vehicle Code) นั้นต้องให้ผู้ขับขี่ (motorcyclists) และผู้โดยสาร (passengers) ต้องสวมหมวกนิรภัยที่ปลอดภัย (safety helmet) ขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยหมวกนิรภัยต้องพอดีกับผู้สวมใส่ และรัดสายรัดคาง (helmet straps) เพื่อช่วยป้องกันอันตราย และหมวกนิรภัยนั้นต้องได้รับการรับรองจากกระทรวงคมนาคมด้วย (U.S. Department of transportation)

<sup>57</sup> "Great Bodily Injury" means significant or substantial physical injury.

<sup>58</sup> Howard Kitay, *What you need to know about California Motorcycle Laws in 2018*, kitaylaw website, <https://kitaylaw.com/what-you-need-to-know-about-california-motorcycle-laws-in-2018/> (accessed April 16, 2020).



รถจักรยานยนต์นั้นต้องมีอุปกรณ์ส่วนควบที่สมบูรณ์พร้อมในการขับขี่ โดยอุปกรณ์นั้น เช่น กระจกมองหลัง (rearview mirror) แชนด์บังคับ (handle bar) ไฟเลี้ยว (working turn signal) เป็นต้น การขับขี่รถจักรยานยนต์โดยมีอุปกรณ์ส่วนควบหรืออุปกรณ์ไม่ครบนั้น เป็นความผิดกฎหมายจราจรที่มีโทษทั้งโทษปรับและโทษจำคุก

อย่างไรก็ตาม มลรัฐแคลิฟอร์เนียได้ประกาศผ่านกฎหมายการให้ใช้กัญชาได้อย่างเสรี เมื่อวันที่ 1 มกราคม 2018 ซึ่งเป็นการขัดต่อกฎหมายเกี่ยวกับการจราจรในการห้ามใช้ยาเสพติดขณะขับขี่รถ ดังนั้น การขับขี่ยานพาหนะภายใต้ฤทธิ์ของกัญชา (cannabis or marijuana) นั้น เป็นการขัดต่อกฎหมาย DUI ซึ่งมีโทษปรับและโทษจำคุก รวมถึงยังต้องถูกพักใบขับขี่ด้วย และหากมีการเกิดอุบัติเหตุอันเป็นผลเนื่องมาจากการใช้ยาเสพติด ต้องรับโทษในการทำให้เกิดความเสียหายแก่ร่างกายและความเสียหายที่เกิดขึ้นด้วย

#### 2.1.1.2 กฎหมายจราจรมลรัฐนิวยอร์ก

มลรัฐนิวยอร์กเป็นมลรัฐในสหรัฐอเมริกา ตั้งอยู่ในฝั่งตะวันออก (East Coast) ซึ่งประชากรชาวนิวยอร์ก (New Yorker) นิยมเดินทางสัญจรโดยทางขนส่งสาธารณะมากกว่าการเดินทางโดยรถยนต์ส่วนบุคคล เนื่องจากมลรัฐนิวยอร์กมีการคมนาคมขนส่งสาธารณะที่สะดวกสบาย ทั้งวิถีชีวิตของประชาชนชาวนิวยอร์กเป็นสิ่งคมเมือง

ในเมืองนิวยอร์กนั้นประสบปัญหาในเรื่องของการจราจรที่แออัด (traffic congestion) และการตั้งค่าธรรมเนียมรถติด (congestion pricing) ที่เป็นปัญหาอยู่ในเมืองนิวยอร์ก อยู่ในขณะนี้<sup>59</sup> กฎหมายเกี่ยวกับการจราจรในมลรัฐนิวยอร์กนั้น ได้แก่ กฎหมายยานพาหนะและการจราจร (Vehicle and Traffic Law)

##### 1) กฎหมายยานพาหนะและการจราจร

กฎหมายเกี่ยวกับการจราจรฉบับนี้ เป็นกฎหมายที่บัญญัติในเรื่องต่าง ๆ เกี่ยวกับการจราจรและยานพาหนะในมลรัฐนิวยอร์ก เพื่อเป็นการควบคุมการจราจรในมลรัฐนิวยอร์ก โดยมีกฎหมายที่ควบคุมการจราจร ได้แก่ กฎหมายยานพาหนะและการจราจร (Vehicle and Traffic Code or VAT) ซึ่งอยู่ในประมวลกฎหมายของมลรัฐนิวยอร์ก (Consolidated Laws of New York's VLT code) ซึ่งเป็นประมวลกฎหมายที่รวมกฎหมายอยู่ในฉบับเดียวกัน ในที่นี้จะขอกล่าวถึงเพียงกฎหมายยานพาหนะและกฎหมายจราจร โดยมีการกระทำผิดกฎหมาย ตัวอย่างเช่น

##### 1.1) การเกิดอุบัติเหตุและการแจ้งการเกิดอุบัติเหตุ

<sup>59</sup> John Rennie Short, *New York gets serious about traffic with the first citywide US congestion pricing plan*, the conversation website, <https://theconversation.com/new-york-gets-seriuos-about-traffic-with-the-first-citywide-us-congestion-pricing-plan-114682> (accessed May, 12nd, 2020)



การเกิดอุบัติเหตุในมลรัฐนิวยอร์ก<sup>60</sup> ผู้ขับขี่ต้องได้รับความเสียหายในทรัพย์สินของตนเอง ในมลรัฐนิวยอร์กนั้นเป็นรัฐที่เป็น no-fault insurance state หมายความว่า หลังจากการเกิดอุบัติเหตุแล้ว ผู้ขับขี่ต้องส่งเอกสารเพื่อทำการเรียกร้องทางบริษัทประกันของตนเองเพื่อทำการเรียกค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาล (compensation for medical bills) และค่าใช้จ่ายอื่น ๆ (other financial losses) ไม่ว่าบุคคลนั้นจะเป็นผู้ก่อให้เกิดความเสียหายหรือไม่

หากเกิดอุบัติเหตุ ผู้ที่เกิดอุบัติเหตุต้องหยุด (stop) และทำการแบ่งปันข้อมูลประกันภัยกับผู้ขับขี่ที่ร่วมประสบเหตุก่อนที่จะทำการออกไปจากที่เกิดเหตุ (leaving the scene) หากมีผู้ได้รับบาดเจ็บนี้เกิดเหตุ ผู้ขับขี่ต้องทำการโทรแจ้งเจ้าหน้าที่ตำรวจและรอเจ้าหน้าที่ตำรวจเพื่อทำการส่งรายงาน หากผู้ใดฝ่าฝืนต้องมีความผิดฐานหลบหนี (leaving the scene of an accident)

กฎหมายที่บัญญัติเรื่องโทษของการหลบหนีจากสถานที่เกิดเหตุ (hit and run) ในมลรัฐนิวยอร์ก โดยการหนีออกจากที่เกิดอุบัติเหตุที่มีผู้ได้รับบาดเจ็บ (injuries) ในมลรัฐนิวยอร์ก เป็นอาชญากรรมซึ่งมีโทษจำคุกไม่เกิน 1 ปี และการหลบหนีจากสถานที่ประสบอุบัติเหตุในกรณีที่มีการบาดเจ็บสาหัส (serious injuries) หรือการเสียชีวิต (death) เป็นอาชญากรรม (felony) ที่มีโทษจำคุกอย่างน้อย 7 ปี

โทษปรับ การหลบหนีจากที่เกิดอุบัติเหตุ นั้น ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ 0 ดอลลาร์ ถึง 250 ดอลลาร์ ในกรณีที่ไม่มีผู้ได้รับบาดเจ็บ (no injuries) มีความเสียหายเกิดขึ้นกับทรัพย์สินอย่างเดียว (only property damage) แต่หากมีผู้ได้รับบาดเจ็บ (injuries) ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ 250 ดอลลาร์ ถึง 5,000 ดอลลาร์ แต่ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับความรุนแรงของอาการบาดเจ็บด้วย

การเพิ่มเติม มลรัฐนิวยอร์กได้เรียกเก็บ ค่าปรับเพิ่มเติม (mandatory surcharge) โดยต้องระวางค่าปรับไว้ที่ 88 ดอลลาร์ ถึง 93 ดอลลาร์ สำหรับการหนีออกจากสถานที่เกิดเหตุ ในกรณีที่ไม่มีผู้ได้รับบาดเจ็บหรือมีผู้ได้รับบาดเจ็บเล็กน้อย (no or minor injuries occur)

คะแนนการขับขี่ ผู้ขับขี่ที่ทำการหนีออกจากสถานที่เกิดอุบัติเหตุต้องได้รับ 3 คะแนนจากการละเมิดข้อบังคับ ในกรณีที่ไม่มีผู้ได้รับบาดเจ็บหรือมีผู้ได้รับบาดเจ็บเล็กน้อย (no or minor injuries occur)

โทษจำคุก การหลบหนีออกจากที่เกิดเหตุโดยไม่มีผู้ได้รับบาดเจ็บต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 15 วัน การปฏิเสธการให้ข้อมูลประกันภัยในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุที่มีผู้ได้รับบาดเจ็บ

<sup>60</sup> Natalie Moritz, *New York Traffic Laws*, FindLaw website, <https://www.findlaw.com/traffic/traffic-tickets/new-york-traffic-laws.html> (accessed May, 12nd, 2024)

ต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่ 3 เดือน ถึง 1 ปี สำหรับการออกจากที่เกิดอุบัติเหตุก่อนเจ้าหน้าที่ตำรวจจะมาถึง

นอกจากนี้ การหลบหนีออกจากที่เกิดเหตุหรือการชนแล้วหนี (hit and run) สามารถแบ่งได้เป็น 2 กรณี คือ ตามมาตรา 600-1a สำหรับกรณีการเกิดอุบัติเหตุที่ได้รับ ความเสียหายแก่ทรัพย์สินและไม่มีผู้ได้รับบาดเจ็บ ผู้ขับขี่ต้องแสดงใบอนุญาตขับขี่และข้อมูล ประกันภัยแก่ผู้ร่วมประสบเหตุ แต่ในกรณีนี้ผู้ขับขี่ไม่ต้องแจ้งเจ้าหน้าที่ตำรวจหรือรอเจ้าหน้าที่ตำรวจ มาถึง หากไม่มีผู้ได้รับบาดเจ็บและความเสียหายน้อยกว่า 1,000 ดอลลาร์

ภายใต้มาตรา 600-2a หากอุบัติเหตุนี้มีผู้ได้รับบาดเจ็บรวมอยู่ด้วย หากผู้ขับขี่สามารถแจ้ง เจ้าหน้าที่ตำรวจและส่งรายงาน ผู้ขับขี่ต้องแสดงข้อมูลส่วนตัวและข้อมูลประกันภัยให้แก่คู่กรณี (other parties) ที่ประสบอุบัติเหตุ ไม่ว่าจะตนจะเป็นผู้ที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุหรือไม่ การฝ่าฝืนบทบัญญัตินี้ไม่ว่าจะเป็นการที่ออกจากที่เกิดเหตุหรือไม่แจ้งข้อมูลแก่คู่กรณีหรือการไม่แจ้ง เจ้าหน้าที่ตำรวจ ทั้งหมดเป็นความผิด

#### 1.2) การขับรถโดยปราศจากความระมัดระวัง

การขับรถโดยปราศจากความระมัดระวัง<sup>61</sup>ตามมาตรา 1212 แห่งกฎหมายนี้ หมายความว่า การขับขี่ หรือการใช้ยานพาหนะที่ เดินด้วยเครื่องยนต์ (motor vehicle) ใด ๆ รถจักรยานยนต์ (motorcycle) หรือ ยานพาหนะใด ๆ ที่เดินด้วยกำลังแทนการใช้กำลังของ กล้ามเนื้อ หรือเครื่องมือใด ๆ หรือส่วนประกอบใด ๆ ดังที่กล่าวมาในการเข้าไปในทางหลวงสาธารณะ โดยไม่มีเหตุอันสมควร หรือก่อให้เกิดอันตรายแก่ผู้ใช้ทางหลวงสาธารณะ โดยไม่มีเหตุอันสมควร การขับรถโดยปราศจากความระมัดระวังเป็นความผิด การกระทำผิด ในมาตรานี้เป็นความผิดลหุโทษ (misdemeanor)

การกระทำผิดตามมาตรานี้เป็นความผิดลหุโทษ (misdemeanor) ต้องระวางโทษจำคุกไม่ เกิน 30 วัน ในการกระทำผิดครั้งแรก และต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 90 วัน หรือไม่เกิน 180 วัน หากเป็นการกระทำผิดครั้งที่ 2 หรือครั้งที่ 3 ตามลำดับ และถูกเพิกถอนการขับขี่ (revocation of your driving privileges) และมีโทษปรับหากเป็นการกระทำผิดครั้งแรก ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ 300 ดอลลาร์ และ 525 ดอลลาร์ หรือ 1,125 ดอลลาร์

<sup>61</sup> Adam H. Rosenblum, *Reckless Driving in New York*, trafficketickets website, <https://trafficketickets.com/new-york/traffic-tickets/reckless-driving-vt-1212/#:~:text=Drivers%20who%20are%20convicted%20of> (accessed June, 22nd, 2024)

(up to \$300, \$525 and \$1,125) สำหรับการกระทำผิดในครั้งที่ 2 หรือ ครั้งที่ 3 ตามลำดับ และต้องเสียค่าธรรมเนียม (Fee) 93 ดอลลาร์ และถูกตัด 5 คะแนนในการขับขี่ด้วย<sup>62</sup>

### 1.3) กฎหมายควบคุมความเร็ว

กฎหมายควบคุมความเร็วในรัฐนิวยอร์กนั้น ถูกบัญญัติอยู่ในมาตรา 1180 ถึงมาตรา 1182-b โดยการจำกัดความเร็วในการขับขี่รถในมลรัฐนิวยอร์กนั้น แบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ การจำกัดความเร็วที่แน่นอน (Absolute speeding limits) และการจำกัดความเร็วพื้นฐาน (Basic speeding limits)

การจำกัดความเร็วที่แน่นอน (Absolute speeding limit) เช่น การที่ป้ายจำกัดความเร็วบอกการจำกัดความเร็วที่ 40 ไมล์ต่อชั่วโมง หากผู้ขับขี่ได้ขับขี่ด้วยความเร็วมากกว่า 40 ไมล์ต่อชั่วโมง หมายความว่าบุคคลนั้นได้กระทำการละเมิดต่อกฎหมาย ซึ่งโดยปกติแล้ว การจำกัดความเร็วสูงสุด คือ 55 ไมล์ต่อชั่วโมง

การจำกัดความเร็วพื้นฐาน (Basic speeding limits) หมายความว่า ความเร็วที่เป็นพื้นฐานในการห้ามใช้ความเร็วเกินกว่าที่ต้องใช้ คือ การใช้ความเร็วที่มากกว่าต้องเป็นการใช้ความเร็วอย่างมีเหตุผลและรอบคอบภายใต้เงื่อนไขและอันตรายที่เกิดขึ้นจริงและที่อาจจะเกิดขึ้น<sup>63</sup> กล่าวอีกนัยหนึ่งคือ ผู้ขับขี่ต้องขับขี่ในความเร็วที่ปลอดภัย การใช้ความเร็วที่ปลอดภัยต้องคำนึงถึงสถานการณ์ (circumstances) ยกตัวอย่างเช่น บนถนนบางเส้นนั้น สามารถใช้ความเร็วที่ 55 ไมล์ต่อชั่วโมงได้ในวันที่ฟ้าเปิด หากเป็นในขณะกลางคืนและถนนเป็นน้ำแข็ง การขับรถในอัตราความเร็ว 55 ไมล์ต่อชั่วโมงนั้น ก่อให้เกิดอันตรายและเป็นการฝ่าฝืนกฎหมายการจำกัดความเร็ว

อัตราโทษของการฝ่าฝืนกฎหมายจำกัดความเร็วของรัฐนิวยอร์กนั้น แบ่งออกเป็น การฝ่าฝืนการจำกัดความเร็วที่แน่นอนและการจำกัดความเร็วพื้นฐาน ได้แก่

การฝ่าฝืนการจำกัดความเร็วพื้นฐาน (Basic speed law violations) ซึ่งการฝ่าฝืนนั้นต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ 45 ดอลลาร์ ถึง 100 ดอลลาร์ และจำคุกไม่เกิน 15 วัน

การฝ่าฝืนการจำกัดความเร็วที่แน่นอน (Absolute speed law violations) สำหรับการฝ่าฝืนการจำกัดความเร็วที่แน่นอน ผู้ขับขี่ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ 45 ดอลลาร์ ถึง 600 ดอลลาร์ และ/หรือ จำคุกตั้งแต่ 30 วัน การกำหนดระยะเวลาจำคุกนั้นขึ้นอยู่กับสถานการณ์ (circumstances) รวมถึงการใช้ความเร็ว แต่การฝ่าฝืนที่เป็นความผิดตามกฎหมายนี้ในเขตโรงเรียน

<sup>62</sup> Alfred Branch, Patch Staff, *How strict is New York on speeding and reckless driving*, patch website, <https://patch.com/new-york/portchester/how-strict-new-york-speeding-reckless-driving> (accessed May 13rd, 2020)

<sup>63</sup>Driving at a speed that is “greater than is reasonable and prudent under the conditions and having regard to the actual and potential hazards then existing.”

(school zone) อาจเป็นเหตุให้ต้องได้รับโทษเพิ่มขึ้น โดยต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ 45 ดอลลาร์ ถึง 1,200 ดอลลาร์ และ/หรือ จำคุกไม่เกิน 30 วัน

นอกจากนี้ การฝ่าฝืนการใช้ความเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด ต้องถูกเพิ่มสถิติในการใช้ความเร็วอย่างน้อย 3 คะแนน หากมีการสะสมคะแนนที่เป็นสถิติในการใช้ความเร็วมากเกินไป อาจเป็นเหตุให้ถูกพักการใช้ใบอนุญาตขับขี่ได้

#### 1.4) การใช้เครื่องมือสื่อสารขณะขับขี่ยานพาหนะ

การใช้เครื่องมือสื่อสารขณะขับขี่ (use of mobile telephone) รถในมลรัฐนิวยอร์ก มีบัญญัติไว้ในมาตรา 1225-C เพื่อเป็นการสร้างความปลอดภัยบนท้องถนนและชีวิตผู้อื่น ภายใต้บทบัญญัติแห่งกฎหมายจราจรของมลรัฐนิวยอร์กไม่สามารถใช้โทรศัพท์มือถือหรือเครื่องมือสื่อสาร (mobile telephone or portable electronic device) ขณะขับขี่ยานพาหนะซึ่งการใช้โทรศัพท์มือถือหรือเครื่องมือสื่อสารในขณะขับรถได้แก่ การถือเครื่องมือสื่อสารในมือขณะขับรถ การพูดคุยโทรศัพท์โดยใช้มือในการถือโทรศัพท์ขณะขับรถ การพิมพ์ การส่ง การอ่าน การเข้าถึงข้อมูลต่าง ๆ เช่น อีเมล ข้อความ หรือเว็บเพจต่าง ๆ การมองหรือการส่งต่อรูปภาพ หรือแม้แต่การเล่นเกมส์ในขณะขับรถ

หากการเป็นการใช้โทรศัพท์มือถือในขณะขับขี่รถ (เว้นแต่การแจ้งเจ้าหน้าที่ตำรวจหรือการแจ้งหน่วยงานต่าง ๆ ในกรณีฉุกเฉิน เช่น รถพยาบาล เจ้าหน้าที่ดับเพลิง หรือเจ้าหน้าที่ในการให้ความช่วยเหลือต่าง ๆ) ต้องได้รับใบสั่งค่าปรับและค่าปรับเพิ่มเติม (surcharge) การฝ่าฝืนการใช้โทรศัพท์หรือเครื่องมือสื่อสารในขณะขับขี่รถ ต้องระวางโทษในการเพิ่มแต้ม DMV หากผู้ขับขี่ได้รับแต้ม 11 แต้ม ในระยะเวลา 18 เดือน ต้องถูกพักใบอนุญาตขับขี่<sup>64</sup>

สำหรับโทษในการฝ่าฝืนมาตรานี้ หากเป็นการกระทำผิดครั้งแรก (first offense) ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ 50 ดอลลาร์ ถึง 200 ดอลลาร์ ในการกระทำผิดครั้งที่ 2 ภายในระยะเวลา 18 เดือน ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ 50 ดอลลาร์ ถึง 250 ดอลลาร์ และหากได้กระทำผิดเป็นครั้งที่ 3 ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ 50 ดอลลาร์ ถึง 450 ดอลลาร์ และการปรับเพิ่มเติม (surcharge) สำหรับการฝ่าฝืนนี้ให้ปรับตั้งแต่ 93 ดอลลาร์

#### 1.5) การขับรถในขณะเมาสุรา

ในมลรัฐนิวยอร์ก การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุมากกว่า 20 เปอร์เซ็นต์มาจากการขับรถในขณะเมาสุราหรือการใช้ยาเสพติดในขณะขับรถ เนื่องจากการขับรถ “ภายใต้ฤทธิ์ของแอลกอฮอล์” เป็นอันตรายอย่างมาก ดังนั้นกฎหมายจึงตั้งบทลงโทษสำหรับการดื่มเครื่องดื่ม

<sup>64</sup> Dmv, Cell phone use and texting, dmv website, <https://dmv.ny.gov/tickets/cell-phone-use-texting> (accessed May 13rd, 2020)

แอลกอฮอล์ หรือการใช้ยาเสพติดก่อนข้างรุนแรงและให้ความสำคัญมาก ในกฎหมายจรรยาบรรณแห่งรัฐนิวยอร์ก ได้บัญญัติไว้ในมาตรา 1192 มีหลักว่า ผู้ขับขี่ได้กระทำความผิด หากความสามารถในการขับรถลดลงขณะที่มีอาการมึนเมา (intoxicated : Agg-DWI) ขับรถในขณะที่มึนเมา (driving while intoxicated : DWI) การขับรถในขณะที่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด 0.08 เปอร์เซ็นต์หรือมากกว่า (a blood alcohol content of .08 percent : .08 BAC) การขับรถในขณะที่ความสามารถในการขับลดลงจากยาเสพติด (DWAI-drug) การขับรถโดยอยู่ภายใต้ฤทธิ์ของสุราและยาเสพติด (driving under the combined influence of alcohol and drugs)

การตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์โดยปกติแล้ว เจ้าหน้าที่ตำรวจจะทำการตรวจผ่านทางลมหายใจ กระแสเลือด ปัสสาวะหรือน้ำลาย หากมีปริมาณมากกว่า .05 เปอร์เซ็นต์หมายความว่า ความสามารถในการขับลดลง หากมีปริมาณ .08 เปอร์เซ็นต์หรือมากกว่าหมายความว่า มึนเมา แต่หากมีปริมาณ .18 เปอร์เซ็นต์หรือมากกว่า หมายความว่า สูญเสียความสามารถในการขับขี่<sup>65</sup>

โทษสำหรับความผิดในข้อหาขับขี่รถในขณะที่เมาสุรานั้น สามารถแบ่งออกได้ดังนี้<sup>66</sup>

- สูญเสียความสามารถในการขับขี่ (Aggravated Driving while Intoxicated : AGG-DWI) มีปริมาณแอลกอฮอล์ .18 เปอร์เซ็นต์หรือมากกว่า หากเป็นการกระทำผิดครั้งแรก ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ 1,000 ดอลลาร์ ถึง 2,500 ดอลลาร์ จำคุกไม่เกิน 1 ปี และถูกห้ามขับรถเป็นเวลาอย่างน้อย 1 ปี ซึ่งเป็นความผิดลหุโทษ (misdemeanor) หากเป็นการกระทำผิดครั้งที่ 2 ภายในระยะเวลา 10 ปี ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ 1,000 ดอลลาร์ ถึง 5,000 ดอลลาร์ จำคุกไม่เกิน 4 ปี และถูกห้ามขับรถเป็นระยะเวลาอย่างน้อย 18 เดือน
- ขับรถในขณะที่มึนเมา (Driving while intoxicated or driving while ability impaired by a drug: DWI) มีปริมาณแอลกอฮอล์เปอร์เซ็นต์ที่ .08 หรือมากกว่าในกระแสเลือด หรือ DWAI-Drug ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ 500 ดอลลาร์ ถึง 1,000 ดอลลาร์ จำคุกไม่เกิน 1 ปี ให้เพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ 6 เดือน สำหรับความผิด DWI และพักใบอนุญาตขับขี่ 6 เดือน สำหรับ DWAI-D แต่ถ้าเป็นการกระทำผิดครั้งที่ 2 ภายในระยะเวลา 10 ปี ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ 1,000 ดอลลาร์ ถึง 5,000 ดอลลาร์ จำคุกไม่เกิน 4 ปี (DWI และ DWAI-D);

<sup>65</sup> ESK, *Blood Alcohol Concentration in New York*, ESK website, [https://www.kaydefense.com/criminal-defense/dwi/bac/#:~:text=BAC%20%26%20DWI%20Laws%20in%20New,measured%20at%200.08%25%20or%20higher.\(accessed May 13rd, 2020\)](https://www.kaydefense.com/criminal-defense/dwi/bac/#:~:text=BAC%20%26%20DWI%20Laws%20in%20New,measured%20at%200.08%25%20or%20higher.(accessed%20May%2013rd,%202020))

<sup>66</sup> Dmv, *Chapter 9: Alcohol and Other Drugs*, dmv website, <https://dmv.ny.gov/about-dmv/chapter-9-alcohol-and-other-drugs> (accessed June 05th, 2022)



จำคุกอย่างน้อย 5 วัน หรือ ทำงานบริการสังคม 30 วัน สำหรับความผิดขับรถในขณะเมาสุรกายใน 5 ปีจากครั้งก่อน และถูกเพิกถอนใบอนุญาตขับชื้ออย่างน้อย 1 ปี

- ขับรถในขณะมีเมามาจากการดื่มสุราและการใช้ยาเสพติด (Driving while impaired by combined alcohol and drugs: DWAI-Combination) ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ 500 ดอลลาร์ ถึง 1,000 ดอลลาร์ จำคุกไม่เกิน 1 ปี และถูกเพิกถอนใบขับชื้ออย่างน้อย 6 เดือน หากเป็นการกระทำผิดครั้งที่ 2 ภายในระยะเวลา 10 ปี ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ 1,000 ดอลลาร์ ถึง 5,000 ดอลลาร์ จำคุกไม่เกิน 4 ปี และเพิกถอนใบขับชื้ออย่างน้อย 1 ปี
- ขับรถในขณะสูญเสียความสามารถในการขับชื้อ (Driving while ability impaired: DWAI) มีปริมาณแอลกอฮอล์ในกระแสเลือดมากกว่า .05 ถึง .07 เปอร์เซ็นต์ ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ 300 ดอลลาร์ ถึง 500 ดอลลาร์ จำคุกไม่เกิน 15 วัน และถูกพักใช้ใบขับชื้อ 90 วัน หากกระทำผิดเป็นครั้งที่ 2 ภายในระยะเวลา 5 ปี ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ 500 ดอลลาร์ ถึง 750 ดอลลาร์ จำคุกไม่เกิน 30 วัน และเพิกถอนใบขับชื้อไม่น้อยกว่า 6 เดือน

#### 1.6) การบริโภคหรือการครอบครองเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในรถ

การขับชื้อรถในขณะเมาสุรานั้น เป็นความผิดที่รัฐนิวยอร์ก ตามมาตรา 1227 แห่งกฎหมายยานพาหนะและการจราจร การบริโภคหรือการมีขวดเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ที่เปิดอยู่ (open container of alcohol) ในที่สาธารณะเป็นสิ่งผิดกฎหมาย<sup>67</sup> ซึ่งบังคับใช้ทั้งผู้ขับชื้อและผู้โดยสารในยานพาหนะนั้นที่อยู่บนถนนสาธารณะ หากผู้ใดถูกเจ้าหน้าที่ตำรวจจับในขณะที่มีเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ที่เปิดอยู่ในรถต้องได้รับใบสั่งและต้องได้รับผลลัพธ์รวมถึงการระวางโทษจำคุกด้วย

ต้องระวางโทษปรับสูงสุด 150 ดอลลาร์ สำหรับความผิดครั้งแรก และในการกระทำผิดครั้งที่ 2 ภายในระยะเวลา 18 เดือน ต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 300 ดอลลาร์ ขณะที่การกระทำผิดครั้งที่ 3 ต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 450 ดอลลาร์

ค่าปรับเพิ่มเติม (surcharge) ต้องระวางค่าปรับเพิ่มเติม 88 ดอลลาร์ หรือ 93 ดอลลาร์ ในทุกการกระทำผิด

โทษจำคุกสำหรับการมีบรรจุภัณฑ์เครื่องดื่มแอลกอฮอล์ที่เปิดแล้วในรถโดยไม่มีเหตุอันสมควรนั้น ศาลอาจตัดสินให้ต้องได้รับโทษจำคุกไม่เกิน 15 วันสำหรับการละเมิดข้อบังคับนี้

### 2.1.2 ศาลที่มีเขตอำนาจพิจารณาคดีจราจรในสหรัฐอเมริกา

<sup>67</sup> Tilem&Associates, PC, *Consumption of an Alcoholic Beverage in a Motor Vehicle*, Tilemlawfirm website, [https://www.tilemlawfirm.com/consumption-of-an-alcoholic-beverage-in-a-motor-vehicle.html#:~:text=It%20is%20illegal%20to%20consume,and%20Traffic%20Law%20\(VTL\)](https://www.tilemlawfirm.com/consumption-of-an-alcoholic-beverage-in-a-motor-vehicle.html#:~:text=It%20is%20illegal%20to%20consume,and%20Traffic%20Law%20(VTL).). (accessed June 05th, 2022)



ศาลจราจร (Traffic Court) ในสหรัฐอเมริกาจัดเป็นศาลชั้นต้น ซึ่งมีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีอันเกี่ยวกับความผิดตามกฎหมายจราจร ซึ่งเป็นศาลที่มีอำนาจจำกัด ใช้ผู้พิพากษาคนเดียวเป็นองค์คณะ มีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดี โดยไม่จำเป็นต้องใช้คณะลูกขุน (Non-Jury trials) ซึ่งมีชื่อเรียกว่า “bench trials”<sup>68</sup>

ยกตัวอย่างเช่น ศาลจราจรมลรัฐนิวยอร์กมีเขตอำนาจครอบคลุมเมืองนิวยอร์ก (New York) เมืองบัฟฟาโล (Buffalo) เมืองโรเชสเตอร์ (Rochester) เป็นต้น ซึ่งหากความผิดจราจรนั้น ผู้กระทำผิดได้กระทำนอกเขตอำนาจดังกล่าวแล้ว ผู้ถูกกล่าวหาว่ากระทำความผิดไม่สามารถชำระค่าปรับหรือให้การแก่ศาลจราจรมลรัฐนิวยอร์กได้ ซึ่งผู้ถูกกล่าวหาว่ากระทำความผิดต้องชำระค่าปรับหรือให้การต่อเจ้าหน้าที่ที่อยู่ในเขตอำนาจที่การกระทำความผิดจราจรเกิดขึ้น

เมื่อความผิดเกี่ยวกับคดีจราจรเกิดขึ้นใน 5 ฐานความผิด ได้แก่ 1. ใช้ความเร็วเกินกำหนด (Speeding) 2. ปราศจากความระมัดระวังในการขับรถ (Reckless Driving) 3. ไม่เว้นระยะห่างจากรถคันข้างหน้า (Tailgating) 4. การแซงอย่างไม่เหมาะสม (improper passing) 5. ความผิดอื่นๆ ที่เกิดขึ้นในขณะที่ยานพาหนะเคลื่อนที่ (Other violations that occur while a motor vehicle is in motion) ซึ่งอยู่ในอำนาจของสำนักงานการกระทำละเมิดทางจราจร หรือ Traffic Violations Bureau (TVB) หากผู้ถูกกล่าวหาว่าได้กระทำความผิดได้ให้การปฏิเสธข้อหา คดีนั้นจะถูกยื่นให้ศาลพิพากษา ซึ่งผู้พิพากษานั้นมีอำนาจพิจารณาและพิพากษาคดี รวมถึงกำหนดค่าปรับและมีอำนาจในการพักใช้ใบขับขี่ด้วย ซึ่งผู้ถูกกล่าวหาจะมีโอกาสในการพิสูจน์ความผิดของตนเอง รวมถึงแสดงพยานหลักฐานต่าง ๆ

การกระทำความผิดเกี่ยวกับจราจรในสหรัฐอเมริกา สามารถแบ่งได้เป็น 2 ประเภท ได้แก่ การกระทำความผิดเกี่ยวกับการจอดรถ (Parking Violations) คือ การกระทำความผิดจราจรเกี่ยวกับการจอดยานพาหนะ เช่น การจอดรถในที่ห้ามจอด (parking in a prohibited space) การจอดรถซ้อนคัน (double parking) การจอดรถโดยไม่ชำระค่าจอดรถในสถานที่ต้องเสียค่าจอดรถหรือจอดรถเกินเวลาที่ได้ชำระค่าจอดรถ (parking at a meter without paying, or for longer than the paid time) เป็นต้น ซึ่งเป็นคดีที่มีโทษเพียงโทษปรับ และหากผู้ถูกกล่าวหาไม่ประสงค์ที่จะโต้แย้งก็สามารถชำระค่าปรับ แต่หากประสงค์จะโต้แย้งหรือต่อสู้คดี ผู้ถูกกล่าวหาจะต้องดำเนินการทางศาลเพื่อให้ศาลกำหนดค่าปรับที่ต้องชำระ และการกระทำความผิดจราจรเกี่ยวกับการขับรถขณะรถเคลื่อนที่ (Moving Violations) คือ การกระทำความผิดขณะที่ยานพาหนะกำลังเคลื่อนที่อยู่ (in motion) ยกตัวอย่างเช่น การใช้เครื่องมือสื่อสารขณะขับรถ (texting while driving)

<sup>68</sup> Harry H. Porter, *The Traffic Court System*, 31 Am. Inst. Crim. L. & Criminology 401 (1940-1941)

การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร (Running a Red Light) การไม่คาดเข็มขัดนิรภัย (Seatbelt) ทั้งนี้ ในเมืองนอร์ธ คาโรไลนา การไม่คาดเข็มขัดนิรภัยนั้นไม่ถือเป็นการกระทำความผิด ขณะที่ยานพาหนะกำลังเคลื่อนที่อยู่ แต่อย่างไรก็ตาม หากผู้โดยสารยานพาหนะมีอายุมากกว่า 16 ปี และไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ต้องระวางโทษปรับตามที่กฎหมายกำหนด ซึ่งหากผู้ใดได้กระทำความผิดขณะที่ยานพาหนะกำลังเคลื่อนที่อยู่ ผู้ถูกกล่าวหา นั้น

กล่าวโดยสรุป กฎหมายจราจรในสหรัฐอเมริกาเป็นกฎหมายที่ ถูกบัญญัติใช้ในมลรัฐต่าง ๆ ของสหรัฐอเมริกา ซึ่งในบทบัญญัติของกฎหมายนั้นมีความคล้ายคลึงกันจะแตกต่างกันในส่วนของบทบัญญัติเกี่ยวกับอัตราโทษในแต่ละมลรัฐ ซึ่งผู้เขียนได้ศึกษากฎหมายจราจรของมลรัฐแคลิฟอร์เนียและรัฐนิวเจอร์ซีย์ ซึ่งมีความแตกต่างกันในการสัญจรทางบก แต่อย่างไรก็ดี สำหรับการกระทำความผิดเกี่ยวกับการจราจรทางบกของทั้งสองรัฐนั้น มีอัตราโทษปรับที่สูง พร้อมทั้งมีการใช้มาตรการในการป้องกันการกระทำความผิดซ้ำ เช่น การต้องถูกเพิ่มสถิติในรัฐนิวเจอร์ซีย์ในเรื่องการใช้ความเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด ซึ่งเป็นการเพิ่มคะแนนและเป็นต้นเหตุให้ถูกพักการใช้ใบอนุญาตขับขี่ได้ และสำหรับศาลจราจรนั้น ได้มีการแยกอำนาจในการพิจารณาตัดสินจราจรออกไปอย่างชัดเจน ซึ่งทำให้ผู้พิพากษามีความเชี่ยวชาญในคดีจราจร ทั้งยังกำหนดความผิดที่ชัดเจนแน่นอนที่ต้องขึ้นสู่การพิจารณาของศาลจราจร

## 2.2 การดำเนินคดีเกี่ยวกับการจราจรทางบกตามกฎหมายของสาธารณรัฐสิงคโปร์

สาธารณรัฐสิงคโปร์เป็นประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยกฎหมายของสาธารณรัฐสิงคโปร์นั้น มีพื้นฐานบนระบบคอมมอนลอว์ (Common Law) ซึ่งการจราจรในสาธารณรัฐสิงคโปร์นั้น มีรากฐานและประวัติศาสตร์มาจากประเทศอังกฤษ คือการขับรถในสาธารณรัฐสิงคโปร์จะขับรถชิดด้านซ้าย (keep left) โดยฝั่งคนขับจะอยู่ทางด้านขวามือเหมือนประเทศไทย

กฎหมายจราจรของสาธารณรัฐสิงคโปร์<sup>69</sup>ได้กำหนดการขับขี่ยานพาหนะและสัญญาณจราจรต่าง ๆ ไว้ในประมวลกฎหมายทางหลวง, พระราชบัญญัติ การจราจรทางบก (chapter 276, section 112) โดยได้บัญญัติเพียงการใช้รถใช้ถนน ความหมายของสัญญาณจราจรต่าง ๆ สัญญาณมือของตำรวจจราจร สัญญาณไฟจราจร การเลี้ยวการข้ามแยกของยานพาหนะต่าง ๆ เป็นต้น โดยไม่ได้บัญญัติถึงโทษทางอาญาหากได้กระทำความผิดกฎหมายดังกล่าว

แต่กฎหมายจราจรของสาธารณรัฐสิงคโปร์ได้บัญญัติเรื่องความผิดไว้ในพระราชบัญญัติจราจรทางบก (chapter 276) ซึ่งเป็นการกำหนดอำนาจหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรและเมื่อมีการ

<sup>69</sup> Road Traffic Act 1961 (Chapter 276)

กระทำความผิดเกิดขึ้นอำนาจและหน้าที่ในการจับกุมและเรียกให้ผู้กระทำความผิดหยุดรถ หากเจ้าหน้าที่ตำรวจพบหรือสงสัยว่าได้กระทำความผิด

ศาลจราจรของสาธารณรัฐสิงคโปร์ซึ่งมีอำนาจพิจารณาความผิดเกี่ยวกับการจราจรทางบก ก่อตั้งขึ้นเมื่อเดือนกรกฎาคม ค.ศ. 1938 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อควบคุมการจราจร ในย่านถนนแคนตันเมนต์ โดยในปี ค.ศ. 1939 คณะกรรมการการจราจรของสาธารณรัฐสิงคโปร์ได้มีการเสนอการให้อำนาจแก่เจ้าหน้าที่ตำรวจในการจับกุมผู้กระทำความผิด ซึ่งก่อนหน้านี้ตำรวจสามารถทำได้เพียงการออกหมายเรียก (warrant summons) เท่านั้น เช่น การจอดรถในที่ห้ามจอด (illegal parking) การฝ่าฝืนสัญญาณจราจร (failing to conform to a traffic signal) และการข้ามถนนอย่างผิดกฎหมาย (Jaywalking)

### 2.2.1 พระราชบัญญัติการจราจรทางบกของสาธารณรัฐสิงคโปร์ (chapter 276)

กฎหมายจราจรของสาธารณรัฐสิงคโปร์นั้น เป็นกฎหมายที่ค่อนข้างเข้มงวด ในการบังคับใช้ เพื่อเป็นการลงโทษผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจรและเป็นการยับยั้ง การกระทำความผิดซ้ำอีก ซึ่งการจราจรของสาธารณรัฐสิงคโปร์นั้นถูกควบคุม โดยกฎหมายการจราจรทางบก (Road Traffic Act) หรือ RTA ซึ่งเป็นการจัดระเบียบการจราจร ทางถนน การใช้รถและยานพาหนะต่าง ๆ บนถนน และการควบคุมผู้ขับขี่ยานพาหนะ บนถนนหลวงในสาธารณรัฐสิงคโปร์

พระราชบัญญัติฉบับนี้ชื่อว่าพระราชบัญญัติจราจรทางบก (Road Traffic Act) โดยพระราชบัญญัติฉบับนี้ได้บัญญัติถึงคำนิยาม<sup>70</sup>ต่าง ๆ เกี่ยวกับการจราจร ซึ่งได้บัญญัติ การกำหนดอำนาจและหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจและศาลต่าง ๆ ในการพิจารณาพิพากษา คดีจราจร รวมถึงบทลงโทษหากได้มีการกระทำความผิดกฎหมายจราจรทางบกเกิดขึ้น ตัวอย่างบทบัญญัติการกระทำที่เป็นความผิดกฎหมายจราจรทางบกของสาธารณรัฐสิงคโปร์ ได้แก่

#### 2.2.1.1 การขับรถในความเร็วกว่ากฎหมายกำหนด

ตามบทบัญญัติในพระราชบัญญัติจราจรทางบก มาตรา 63<sup>71</sup> โดยมาตรานี้บัญญัติให้บุคคลใด ขับขี่ยานพาหนะด้วยความเร็วกว่าที่กฎหมายกำหนดบนถนนเป็นการผิดกฎหมาย

<sup>70</sup> Road Traffic Act 1961 Section 2

<sup>71</sup> Road Traffic Act 1961 section 63 (1) Except as otherwise provided by this Act or the rules, it is not lawful for any person to drive a motor vehicle of any class or description on a road at a speed greater than any speed which may be prescribed as the maximum speed in relation to a vehicle of that class or description.

(2) The Minister may, by notification in the *Gazette*, prohibit the driving of motor vehicles generally or of particular classes of motor vehicles above a specified speed over any specified road or part of a specified road either generally or for a specified time or times.

ซึ่งช่วงความเร็วที่กฎหมายกำหนดนั้นอยู่ระหว่าง 30 ถึง 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมง โดยขึ้นอยู่กับปัจจัยต่าง ๆ คือ<sup>72</sup>

- สภาพถนน หากสภาพถนนมีสภาพเป็นทางโค้ง ความเร็วการขับรถควรใช้ความเร็วต่ำ

- ประวัติของผู้ขับขี่ หากถนนเส้นนั้นผู้ใช้รถใช้ถนนส่วนใหญ่เป็นเด็กและวัยรุ่น การจำกัดความเร็วควรใช้ความเร็วต่ำ

- สภาพแวดล้อมของพื้นที่ หากเป็นถนนที่อยู่ในเขตชุมชน การจำกัดความเร็วควรใช้ความเร็วต่ำ

หรือในมาตรา 2(2) แห่งประกาศจรรยาบรรณ (การจำกัดความเร็ว) (The Road Traffic (Restriction of Speed on Roads) Notification) บัญญัติไว้ว่า ในการขับขี่ยานพาหนะทุกประเภทในถนนที่เป็นเขตโรงเรียนต้องจำกัดการใช้ความเร็วไม่เกิน 40 กิโลเมตรต่อชั่วโมงในทุกวัน ระหว่างเวลา

- 6.30 และ 7.45 นาฬิกา;
- 12.00 และ 14.30 นาฬิกา; และ
- 18.00 และ 19.00 นาฬิกา

ในการใช้ถนนปกติในเวลาปกตินั้น การจำกัดความเร็วของรถจะอยู่ที่ 30 ถึง 70 กิโลเมตรต่อชั่วโมง สำหรับการขับรถบนทางด่วนและในอุโมงค์ การจำกัดความเร็วจะอยู่ที่ 80 และ 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และในการขับรถที่ไม่มีป้ายจำกัดความเร็วเตือนบอกนั้น รถทุกประเภทจะถูกจำกัดความเร็วไว้ที่ 50 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ตามบทบัญญัติแห่งประกาศการจราจรทางบก

โทษสำหรับการขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดนั้น ผู้กระทำผิดจะได้รับใบสั่งเพื่อทำการชำระค่าปรับระหว่าง 130 ถึง 170 ดอลลาร์สิงคโปร์ หากไม่ชำระค่าปรับภายในกำหนดเวลาความผิดนั้นถูกนำขึ้นสู่ศาล หรือหากผู้ขับขี่ขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดเกินกว่า 40 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ผู้กระทำผิดจะต้องถูกส่งดำเนินคดีในศาล หรือเมื่อผู้กระทำผิดได้กระทำผิดซ้ำ

3) So long as any prohibition made under subsection (2) remains in force, the Minister may cause or permit to be placed or erected and maintained traffic signs which state the substance of the notification in the *Gazette* containing the prohibition and which are placed in positions that give adequate notice thereof to drivers of motor vehicles.

(4) A person who drives a motor vehicle on a road at a speed exceeding any speed limit imposed by or in exercise of powers conferred by this Act shall be guilty of an offence.

<sup>72</sup> Singapore Legal Advice, *What Happen if You're Caught Speeding in Singapore?*, singaporelegaladvice website, <https://singaporelegaladvice.com/law-articles/caught-speeding-singapore/>

อีกอย่างน้อย 2 ครั้งสำหรับความผิดนี้ต้องได้รับโทษเพิ่มขึ้นตามมาตรา 67A แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก

#### 2.2.1.2 การขับรถโดยปราศจากความระมัดระวังหรือการขับรถอันน่าจะก่อให้เกิดอันตราย

บทบัญญัติที่อยู่ในมาตรา 64 โดยบัญญัติว่า “หากผู้ใดขับรถบนถนนโดยปราศจากความระมัดระวัง หรือขับรถด้วยความเร็วหรือในลักษณะที่เป็นอันตรายต่อสาธารณะ ไม่ว่าจะในสภาวะแวดล้อมใดก็ตาม รวมถึงธรรมชาติ ปัจจัยแวดล้อม และการใช้ถนน และจำนวนการใช้การจราจร โดยปกติในเวลานั้น หรืออาจคาดการณ์ได้ ผู้นั้น (เรียกว่า ผู้กระทำความผิด) ได้กระทำความผิดกฎหมาย<sup>73</sup>

ตามบทบัญญัติมาตรา 64 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก ผู้ใดที่ขับขี่ยานพาหนะโดยปราศจากความระมัดระวัง (reckless) หรือโดยใช้ความเร็วหรือในลักษณะที่เป็นอันตรายต่อสาธารณะนั้นเป็นความผิด (drive at speed or manner which is dangerous to the public) เช่น การขับรถยนต์ย้อนศร ขับรถในลักษณะส่ายไปส่ายมา หรือการขับรถโดยฝ่าฝืนสัญญาณจราจร

ในความผิดเหล่านี้ตามมาตรา 64 นั้น เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรมีอำนาจจับโดยไม่ต้องขออนุญาตหมายจับ (warrant) ได้เลย

#### 2.2.1.3 การขับขี่ยานพาหนะโดยปราศจากความระมัดระวังตามสมควรหรือการพิจารณาตามสมควร

พระราชบัญญัติจราจรทางบก มาตรา 65 บัญญัติไว้ว่า “(1) หากผู้ใดขับขี่ยานพาหนะบนถนน (a) ปราศจากความระมัดระวังตามสมควรและความสนใจ (b) ปราศจากการพิจารณาตามสมควรสำหรับบุคคลอื่นในการใช้ถนน, บุคคลนั้น (เรียกว่าผู้กระทำความผิด) ได้กระทำความผิดกฎหมาย<sup>74</sup>

#### 2.2.1.4 การใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถ

บทบัญญัติเกี่ยวกับการใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถ ได้ถูกบัญญัติไว้ในมาตรา 65B แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก หากผู้ขับขี่ยานพาหนะผู้ใด ใช้โทรศัพท์มือถือหรือเครื่องมือสื่อสาร ในขณะที่ขับรถบนถนนหรือในที่สาธารณะ ถือว่าผู้นั้นได้กระทำความผิด

<sup>73</sup> Road Traffic Act, Section 127, 64. “(1) If any person drives a motor vehicle on a road recklessly, or at a speed or in a manner which is dangerous to the public, having regard to all the circumstances of the case, including the nature, condition and use of the road, and the amount of traffic which is actually at the time, or which might reasonably be expected to be, on the road, the person (called the offender) shall be guilty of an offence.”

<sup>74</sup> Road Traffic Act, Section 1 2 7 , 6 5. “ ( 1 ) If any person drives a motor vehicle on a road (a) without due care and attention; or (b) without reasonable consideration for other persons using the road, The person (called the offender) shall be guilty of an offence.”







80 มิลลิกรัมในเลือดปริมาณ 100 มิลลิลิตร ซึ่งเจ้าหน้าที่ตำรวจสามารถให้ผู้ขับขี่สามารถตรวจสอบขั้นต้นโดยการเป่าเครื่องวัดปริมาณแอลกอฮอล์ หากผู้นั้นปฏิเสธไม่ยอมทำการวัดปริมาณแอลกอฮอล์ เจ้าหน้าที่ตำรวจสามารถจับผู้นั้นโดยไม่ต้องมีหมายจับได้

สำหรับการขับขี่ยานพาหนะโดยขณะมีอาการมีเมามาจากการรับประทานยาบางประเภทนั้น อาจส่งผลกระทบต่อการใช้ยานพาหนะ เช่น การรับประทานยาระงับประสาทหรือยานอนหลับ (tranquilizers and sleeping pills) ซึ่งอยู่ในระดับสูงสุดคือระดับที่ 5 ของยาอันตรายที่ห้ามใช้ในระหว่างการขับขี่ยานพาหนะ การรับประทานยาแก้ไอหรือยาแก้ปวด (the flu remedy and painkiller) ซึ่งถูกจัดอยู่ในระดับที่ 4 หมายความว่าผู้ขับขี่ที่รับประทานยาประเภทนี้ไม่สมควรขับรถหลังจากการรับประทานยา (unfit to drive afterwards) ในลำดับถัดมาคือระดับที่ 3 ได้แก่ ยาไวอากร้า (Viagra) ซึ่งมีความเป็นไปได้ที่มีผลกระทบต่อการใช้ยานพาหนะ ต่อมาคือ แอสไพริน (Aspirin) โดยยาประเภทนี้มีความเป็นไปได้น้อยมากในการที่จะก่อให้เกิดผลกระทบต่อการใช้รถ

## 2.2.2 อำนาจหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก สาธารณรัฐสิงคโปร์

### 2.2.2.1 อำนาจในการจับ เรียกให้หยุด และการกักตัว

เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในเครื่องแบบ (a police officer in uniform) สามารถทำการจับกุม (arrest) เรียกให้หยุด (stop) ผู้กระทำความผิด (ผู้ที่ไม่ใช่ผู้ขับขี่ยานพาหนะ) ภายใต้พระราชบัญญัติจราจรทางบกนี้ แต่หากนั้นได้แสดงเจตนาที่พอใจแก่เจ้าหน้าที่ตำรวจแล้วซึ่งชื่อสถานที่อยู่ในประเทศสิงคโปร์ และมีพฤติการณ์ที่ไม่หลบหนี (he does not intend to abscond.) และเจ้าหน้าที่ตำรวจสามารถกักตัวรถจักรยานหรือรถสามล้อได้หากพบการกระทำความผิดเกิดขึ้น<sup>77</sup>

ขณะที่มาตรา 127 บัญญัติให้ เจ้าหน้าที่ตำรวจในเครื่องแบบอาจเรียกให้ยานพาหนะหยุดได้ หากพบการกระทำความผิดหรือสงสัยว่าได้มีการกระทำความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก ซึ่งเจ้าพนักงานตำรวจที่อยู่ในเครื่องแบบสามารถทำการจับกุมผู้กระทำความผิดหรือสงสัยว่าได้กระทำความผิดกฎหมายจราจร เว้นแต่ ผู้นั้นได้อยู่ในระหว่างการจัดทำใบอนุญาตขับขี่ของตำรวจซึ่งสามารถตรวจสอบชื่อและที่อยู่, วันออกบัตรและผู้มีอำนาจออกบัตร หรือผู้นั้นไม่ใช่ผู้ขับขี่รถยนต์เพื่อหาทำไรจากการขับรถการขนส่งผู้โดยสารหรือสินค้า ซึ่งผู้นั้นได้แจ้งชื่อและที่อยู่ในประเทศสิงคโปร์แก่เจ้าหน้าที่ตำรวจแล้ว แต่หากว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจพบว่าชื่อหรือที่อยู่ที่ได้รับมานั้นไม่ถูกต้องหรือไม่เป็นไปตามมาตรา 127 (7) เจ้าหน้าที่ตำรวจอาจทำการจับกุมตามมาตรา 127 (6) ได้ มาตรา 127 (9) ได้ให้อำนาจเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในเครื่องแบบยังสามารถเรียกให้ยานพาหนะหยุดเพื่อทำการ

<sup>77</sup> Road Traffic Act, Section 127

ตรวจสอบใบอนุญาตของยานพาหนะได้ (for the purpose of examining the license of any such vehicle) ซึ่งเมื่อเจ้าหน้าที่ตำรวจในเครื่องแบบเรียกให้ยานพาหนะหยุดเพื่อทำการตรวจสอบ แต่ผู้ขับขี่ไม่ทำการหยุดรถให้เจ้าหน้าที่ตรวจสอบนั้น ผู้ขับขี่ย่อมมีความผิด เมื่อมีการกระทำความผิดเกิดขึ้นและเจ้าหน้าที่ตำรวจเรียกให้หยุดเพื่อขอตรวจสอบ หากผู้นั้นปฏิเสธไม่ยอมบอกชื่อและที่อยู่กับเจ้าหน้าที่ตำรวจเพื่อให้ทำการตรวจสอบ ผู้นั้นย่อมถูกจับกุมและทำการตรวจสอบให้ชื่อและที่อยู่ หากไม่สามารถยืนยันชื่อและที่อยู่ได้ ให้ส่งตัวไปยังศาลมาจิสเตรท ภายใน 24 ชั่วโมง ในการนี้ ผู้นั้นสามารถได้รับการปล่อยตัวโดยมีหรือไม่มีหลักประกันก็ได้

หากเจ้าหน้าที่ตำรวจได้กระทำการตามพระราชบัญญัตินี้โดยไม่ได้สวมเครื่องแบบ เพื่อเป็นการยืนยันและแสดงตัวต่อหน้าผู้ที่ได้กระทำความผิดจำต้องแจ้งสังกัดและแสดงบัตรประจำตัวข้าราชการ และผู้ถูกเรียกให้ตรวจมีสิทธิปฏิเสธที่จะไม่ตอบคำถาม หากเจ้าหน้าที่ตำรวจนอกเครื่องแบบไม่แจ้งสังกัดและแสดงบัตรประจำตัวข้าราชการแก่ผู้นั้น

#### 2.2.2.2 อำนาจในการออกใบสั่ง

มาตรา 132 บัญญัติให้เจ้าหน้าที่ตำรวจหรือเจ้าพนักงานผู้มีอำนาจ หากพบการกระทำความผิดเกิดขึ้น เจ้าหน้าที่ตำรวจสามารถออกใบสั่งจรรยาจรแก่ผู้นั้น เพื่อให้ทำการไปเสียค่าปรับตามความผิดที่ได้กระทำขึ้น โดยใบสั่งนั้นมีระยะเวลาให้ผู้กระทำความผิดเสียค่าปรับจรรยาจรภายใน 14 วัน โดยการออกใบสั่งเจ้าหน้าที่ตำรวจหรือเจ้าพนักงานผู้มีอำนาจ สามารถกระทำได้โดยการออกใบสั่งให้แก่ผู้กระทำความผิดโดยตรง หรือติดไว้ที่ยานพาหนะนั้น และการชำระค่าปรับตามใบสั่งนั้น เป็นการทำให้คดีเลิกกันและสิทธิการนำคดีอาญาไปฟ้องระงับ (no person shall be liable for any further proceedings for the alleged offence.)

หากเจ้าหน้าที่ตำรวจหรือเจ้าพนักงานผู้มีอำนาจมีเหตุผลสมควรที่จะเชื่อว่าบุคคลนั้นได้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ เจ้าหน้าที่ตำรวจหรือเจ้าพนักงานผู้มีอำนาจอาจออกหมายเรียกให้ผู้นั้นไปศาลพร้อมออกใบสั่งตามวันและเวลาที่ระบุไว้ในใบสั่งนั้น

#### 2.2.3 ศาลที่มีเขตอำนาจพิจารณาคดีจรรยาจรในสาธารณรัฐสิงคโปร์

ศาลในระบบศาลของสาธารณรัฐสิงคโปร์นั้นมี 2 ศาล ได้แก่ ศาลชั้นต้น และศาลสูงคดีจรรยาจรถือเป็นคดีอาญาประเภทหนึ่ง ซึ่งอยู่ในอำนาจของศาลชั้นต้น (State Court) โดยศาลชั้นต้น (State Court) นั้น ประกอบด้วยศาลจำนวน 2 ศาล ได้แก่ ศาลแขวง (District Court) และศาลมาจิสเตรท (Magistrate's Court) นอกจากนี้ในการพิจารณาคดีของศาลชั้นต้น (State Court) ได้มีการแยกพิจารณาคดีออกมา ซึ่งในคดีจรรยาจรนั้น

ได้แยกออกมาพิจารณาคดีที่ ศาลจราจร (Traffic Court) ซึ่งตั้งอยู่บนอาคารศาลชั้นต้น (State Court) โดยห้องพิจารณาคดีจราจรนั้น ได้แก่ Court 25N<sup>78</sup>

ศาลจราจรนั้นโดยพื้นฐานแล้วจะพิจารณาคดีการกระทำความผิดเกี่ยวกับการจราจร ซึ่งความผิดเกี่ยวกับการจราจรที่ต้องขึ้นศาลจราจร ได้แก่<sup>79</sup>

- คดีที่ได้กระทำความผิดเกี่ยวกับการจราจรที่เพิ่งได้กระทำความผิด (fresh traffic arrest cases) เช่น คดีขับรถในขณะเมาสุรา (drink driving)
- หมายเรียกหรือหนังสือบอกกล่าวของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในกรณีที่ไม่มีการให้ประนอมหนี้เกิดขึ้น (traffic police summonses/notices where there are no offers of composition)
- หมายเรียกหรือหนังสือบอกกล่าวของการขนส่งทางบก (Land Transport Authority / LTA) ในกรณีที่ไม่มีการให้ประนอมหนี้เกิดขึ้น (LTA summonses/notices where there are no offers of composition)

ซึ่งที่กล่าวมานั้นศาลจราจรเป็นทั้ง Mentions Court และเป็นทั้ง Trial Court ในศาลเดียว ในฐานะของ Mentions Court ศาลจราจรจะพิจารณาเกี่ยวกับคำร้องขอปล่อยตัวชั่วคราว การมีคำสั่งคุมขังระหว่างพิจารณาคดีและการเลื่อนการพิจารณา และการจัดการคดีต่าง ๆ ก่อนที่จะขึ้นพิจารณาคดีในศาลจราจร

### 2.2.3.1 อำนาจหน้าที่ในการพิจารณาคดีของศาลที่มีเขตอำนาจพิจารณาคดีจราจรในสาธารณรัฐสิงคโปร์

เมื่อเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรหรือเจ้าพนักงานผู้มีอำนาจออกหมายเรียกให้ผู้กระทำความผิดมาศาลตามวันและเวลาที่กำหนด บุคคลนั้นต้องมาศาลตามนัดของเจ้าหน้าที่ตำรวจเพื่อดำเนินการตามกระบวนการพิจารณาต่อไป มาตรา 133 (4) แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก<sup>80</sup> บัญญัติให้เมื่อบุคคลที่ได้กระทำความผิดได้มาศาลแล้ว ศาลต้องดำเนินการตามมาตรา 153 แห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา 2010 โดยมาตรา 153 แห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา 2010 กำหนดให้ศาลมาจิสเตรสต้องกำหนดประเด็นตามหมายเรียก (summons) สำหรับผู้ถูกกล่าวหา คือ

(a) หากศาลพบว่ามิมีเหตุผลเพียงพอในการดำเนินการต่อไปกับคำร้องทุกข์ของบุคคลที่ไม่ใช่เจ้าหน้าที่ตำรวจหรือเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจตามกฎหมายหรือบุคคลผู้ใช้อำนาจรัฐ

<sup>78</sup> State court, *Traffic court*, state court website, <https://www.statecourts.gov.sg/cws/CriminalCase/Pages/Traffic-Court.aspx> (accessed April 3, 2020).

<sup>79</sup> State court, *Traffic court*, state court website, <https://www.statecourts.gov.sg/cws/CriminalCase/Pages/Traffic-Court.aspx> (accessed April 3, 2020).

<sup>80</sup> Road Traffic Act, section 133 (4) “ On an accused person appearing before a court in pursuance of such a notice, the court shall take cognizance of the offence alleged and shall proceed as though he were produced before it in pursuance of section 153 of the Criminal Procedure Code 2010”

(b) หากศาลพบว่า มีเหตุผลเพียงพอในการดำเนินการต่อไปกับคำร้องทุกข์ของเจ้าหน้าที่ ตำรวจหรือเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจตามกฎหมายหรือบุคคลผู้ใช้อำนาจรัฐ และคำร้องทุกข์นั้นเป็นหนังสือ และลงลายมือชื่อเจ้าพนักงานหรือบุคคลดังกล่าว

(c) หากศาลรู้หรือควรรู้ว่าความผิดนั้นได้กระทำขึ้นแล้ว หรือ

(d) หากผู้กล่าวหาถูกนำตัวขึ้นศาลระหว่างถูกคุมขังโดยปราศจากการดำเนินการและ ถูกกล่าวหาว่าได้กระทำความผิดในเขตที่ศาลนั้นมีอำนาจพิจารณา

หากการใดตามที่กล่าวมานั้นปรากฏต่อศาล ศาลต้องออกหมายจับผู้นั้นก่อน

ในการพิจารณา ไม่ว่าจะ มีเหตุผลเพียงพอในการดำเนินการมาตรา 153 (1) หรือไม่ ศาลจำเป็นต้องพิจารณา (take into account) ผู้ต้องหาไม่ยินยอมหรือปฏิเสธเข้ารับ การไกล่เกลี่ยตามที่ศาลได้ดำเนินการตามมาตรา 15 แห่งพระราชบัญญัติศูนย์ไกล่เกลี่ยชุมชน (the Community Mediation Centres Act) หรือเมื่อเจ้าหน้าที่ตำรวจส่งคดีเข้าสู่การไกล่เกลี่ยตาม มาตรา 16(1)(c) เมื่อเป็นดังนั้นแล้วผู้ถูกกล่าวหา ย่อมมีเหตุผลเพียงพอสำหรับการไม่ยินยอมหรือการ ปฏิเสธนั้น หากคดีปรากฏต่อศาลตามคอลัมน์ที่สี่ของกำหนดการแรก ศาลต้องออกหมายจับ ให้กำหนดวันและเวลาที่แน่นอนในการมาศาลด้วย

หากผู้ถูกกล่าวหาปฏิเสธในการเข้าร่วมการไกล่เกลี่ยโดยไม่มีเหตุที่เหมาะสมเพียงพอ ศาลต้อง นำคดีเข้าสู่กระบวนการพิจารณา เมื่อศาลเห็นว่า การตั้งประเด็นคำสั่งนั้นเหมาะสมแล้ว หรือเพื่อ ลงโทษผู้ถูกกล่าวหา

อย่างไรก็ตามเนื่องด้วยสาธารณรัฐสิงคโปร์เป็นประเทศที่มีภูมิประเทศเป็นเกาะ แต่ได้มีการ จัดการมาตรฐานของการจราจรได้อย่างดีและปลอดภัย ทั้งการบังคับใช้กฎหมายของประเทศสิงคโปร์ มีความโปร่งใสสูงและมีการทุจริตในอัตราที่ต่ำมาก รวมถึงการรณรงค์การใช้ถนนอย่างปลอดภัย การรณรงค์เรื่องการไม่ขับรถในขณะมีเมามา รวมถึงการใช้คาร์ซีทสำหรับเด็ก ก็สามารถบังคับใช้ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ<sup>81</sup>

### 2.3 การดำเนินคดีเกี่ยวกับการจราจรทางบกตามกฎหมายของประเทศญี่ปุ่น

ประเทศญี่ปุ่นนั้นตั้งอยู่ในทวีปเอเชียทางตะวันออก มีลักษณะภูมิประเทศเป็นเกาะ และเป็นประเทศที่มีความปลอดภัยในการจราจรมากเป็นอันดับต้นของโลก เนื่องจากประชากรใน ประเทศญี่ปุ่นมีระเบียบวินัยที่ดี และมีกฎหมายจราจรและการบังคับใช้กฎหมายจราจร ที่เข้มงวด โดยในประเทศญี่ปุ่นนั้น ระบบกฎหมายในประเทศญี่ปุ่นเป็นระบบกฎหมาย ลายลักษณ์อักษร (civil law) ประเทศญี่ปุ่นได้รับเอาระบบกฎหมายลายลักษณ์อักษรเข้ามาใช้

<sup>81</sup> Shimul Md. Mazharul Haque, *Road safety in Singapore*, Chongging Publishing House, China (2011)

หลังสิ้นสุดสงครามโลกครั้งที่ 2<sup>82</sup> โดยการรับเอาเข้ามาจากชาติตะวันตกในกลุ่มประเทศแถบยุโรปตะวันออก โดยเฉพาะประเทศฝรั่งเศสและเยอรมันที่ประเทศญี่ปุ่นได้รับเอากฎหมายเข้ามาอย่างชัดเจน อย่างไรก็ตาม ญี่ปุ่นก็ได้รับเอากฎหมายของประเทศอังกฤษซึ่งเป็นกฎหมายในกลุ่มของระบบจารีตประเพณี (common law) เข้ามาเช่นกัน และในช่วงที่ประเทศญี่ปุ่นยึดครองประเทศเกาหลีใต้และประเทศไต้หวัน กฎหมายของประเทศเกาหลีใต้และประเทศไต้หวันก็ได้กลายเป็นพื้นฐานของกฎหมายประเทศญี่ปุ่น เมื่อญี่ปุ่นแพ้สงครามให้แก่สหรัฐอเมริกา ประเทศญี่ปุ่นก็ได้รับอิทธิพลทางกฎหมายจากประเทศสหรัฐอเมริกา โดยเฉพาะรัฐธรรมนูญ และการฟ้องร้องคดีอาญา

การจราจรและกฎหมายจราจรในประเทศญี่ปุ่นนั้นบัญญัติให้การขับรถนั้นต้องชิดขอบทางด้านขวา ซึ่งหมายความว่าคนขับที่รถในประเทศญี่ปุ่นจะนั่งอยู่ทางด้านซ้ายของตัวรถ โดยผู้ที่จะสามารถขับรถยนต์ได้ต้องมีอายุ 18 ปีบริบูรณ์ขึ้นไป ในประเทศญี่ปุ่น ประชากรชาวญี่ปุ่นนิยมซื้อรถเป็นของตัวเอง หรือไม่มีแม้กระทั่งใบขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคล เนื่องจากการคมนาคมขนส่งสาธารณะ (public transportation) นั้นมีความสะดวกสบายและทันสมัยมาก และมีความเพียงพอต่อผู้ใช้บริการ แต่อย่างไรก็ตาม ในแถบชนบทของประเทศญี่ปุ่น ผู้คนส่วนใหญ่ยังนิยมใช้รถยนต์หรือยานพาหนะส่วนบุคคลในการสัญจร<sup>83</sup>

การจราจรในประเทศญี่ปุ่นในการใช้ถนนนั้นไม่เสียเงินเว้นแต่ทางด่วน (Expressways) สภาพถนนมีความแข็งแรงและสมบูรณ์มาก แม้ว่าในถนนบางเส้นทางในเมืองอาจจะคับแคบหรือไม่สามารถให้รถที่มีขนาดใหญ่ผ่านได้ หรือการจราจรที่คับคั่งในใจกลางเมืองที่มีปริมาณรถหนาแน่นที่เป็นปัญหาที่พบได้บ่อยครั้ง ผู้ขับขี่รถในประเทศญี่ปุ่นนั้นปกติจะมีมารยาทและเกรงใจผู้อื่นมาก แต่อย่างไรก็ตาม การขับขี่ที่อันตรายที่พบได้บ่อยในประเทศญี่ปุ่น ได้แก่ การขับรถฝ่าสัญญาณไฟเหลืองหรือแม้บางครั้งก็ฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดง หรือการจอดรถบริเวณขอบถนนโดยลักษณะกีดขวางผู้อื่น และผู้ขับขี่จักรยานที่ปราศจากความระมัดระวัง โดยเฉพาะการขี่จักรยานย้อนศรหรือผิดช่องทางการเดินรถ (on the wrong side of the road)

ประเทศญี่ปุ่นมีกฎหมายเกี่ยวกับจราจร ชื่อว่า พระราชบัญญัติจราจร (the Road Traffic Act) ซึ่งเป็นกฎหมายที่คอยควบคุมการจราจรเกี่ยวกับการใช้รถ (automobiles) จักรยาน (bicycle) และคนเดินเท้า (pedestrains) และมีบทลงโทษสำหรับผู้ฝ่าฝืน

### 2.3.1 กฎหมายจราจรของประเทศญี่ปุ่น

<sup>82</sup> The Editors of Encyclopaedia Britannica, *Japanese law*, state court website, <https://www.statecourts.gov.sg/cws/CriminalCase/Pages/Traffic-Court.aspx> (accessed April 3, 2020).

<sup>83</sup> Japan-guide, *Driving a car*, japan-guide website, [japan-guide.com/e/e2022.html](http://japan-guide.com/e/e2022.html) (accessed April 16, 2020).



กฎหมายของประเทศญี่ปุ่นเกี่ยวกับการจราจร<sup>84</sup> การใช้รถยนต์ หรือการใช้ถนน รวมถึง โครงสร้างยานพาหนะ (vehicle structure) ผู้ขับขี่ (drivers) และถนน (roads) คือ พระราชบัญญัติยานพาหนะบนถนน (The Road Vehicles Act) หรือ 1951-Law No.185 ได้บัญญัติขึ้นถึงความปลอดภัยและความต้องการการควบคุมมลพิษสำหรับยานพาหนะ ซึ่งทำให้เกิดการขึ้นทะเบียนและการตรวจสอบยานพาหนะ และการซ่อมบำรุงรักษายานพาหนะ กฎหมายจราจร หรือ 1960-Law No.105 บัญญัติขึ้นเพื่อควบคุมการจราจรโดยสัญญาณต่าง ๆ ป้ายจราจร และกฎจราจรต่าง ๆ โดยระบุวัตถุประสงค์และคุณสมบัติสำหรับผู้ขับขี่ยานพาหนะ (motor vehicle drivers) กฎหมายควบคุมมลพิษทางอากาศ (The Air Pollution Control Law) หรือ 1968-Law No.97 บัญญัติในเรื่องการปล่อยมลพิษของโรงงานอุตสาหกรรมและยานพาหนะ พระราชบัญญัติการรักษาความปลอดภัยเกี่ยวกับความรับผิดในการใช้ยานพาหนะ (The Automobile Liability Security Act) หรือ 1955-Law No.97 บัญญัติในเรื่องเจ้าของยานพาหนะต้องจัดทำประกันภัยและจัดให้มีการช่วยเหลือของภาครัฐในการถูกชนแล้วหนี (hit-and-run) หรือผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ไม่ได้ทำประกันภัยไว้

### 2.3.2 พระราชบัญญัติจราจรทางบกของประเทศญี่ปุ่น

พระราชบัญญัติจราจรทางบกของประเทศญี่ปุ่น เป็นพระราชบัญญัติหมายเลข 105 ในปี ค.ศ. 1960 โดยแก้ไขล่าสุด ในปี ค.ศ. 2015 พระราชบัญญัติการจราจรทางบกของประเทศญี่ปุ่นได้บัญญัติถึงสิทธิและหน้าที่ของผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคล แต่ในพระราชบัญญัติฉบับนี้ได้บัญญัติถึงการขี่รถจักรยานส่วนบุคคล ซึ่งในประเทศญี่ปุ่นนั้น พลเมืองญี่ปุ่นนิยมสัญจรโดยใช้จักรยานเป็นพาหนะอย่างมาก รวมถึงการบัญญัติให้ใช้คาร์ซีทสำหรับเด็กในช่วงอายุต่าง ๆ นอกจากนี้การจำกัดความเร็ว และบทลงโทษสำหรับการขับรถในขณะเมาสุรา

ในการขับขี่รถยนต์ในประเทศญี่ปุ่นนั้น ผู้ขับขี่รถยนต์ต้องมีอายุ 18 ปีบริบูรณ์ก่อนจึงจะสามารถขับรถได้โดยถูกกฎหมาย ในการทำใบขับขี่ระหว่างประเทศนั้นจะมีอายุไม่เกิน 1 ปี สำหรับใบขับขี่นั้น ตัวอย่างบทบัญญัติความผิดจราจรทางบกประเทศญี่ปุ่น

#### 2.3.2.1 การแจ้งการเกิดอุบัติเหตุ

<sup>84</sup> Morisaka, K and Takahashi, K, *LEGAL SYSTEM OF JAPAN ON MOTOR VEHICLES. PT. 1: OUTLINE OF LEGAL SYSTEM ON MOTOR VEHICLES*, National Academies website, <https://trid.trb.org/View/187219#:~:text=The%20Road%20Vehicles%20Act%2C%20or,and%20repair%20of%20motor%20vehicles>. (accessed June 12, 2024)



การแจ้งการเกิดอุบัติเหตุในประเทศญี่ปุ่นนั้น ผู้ประสบอุบัติเหตุต้องโทรแจ้งเจ้าพนักงาน ตำรวจที่หมายเลข 110<sup>85</sup> หากมีผู้ใดได้รับบาดเจ็บเพื่อแจ้งการเกิดอุบัติเหตุและแจ้งแก่โรงพยาบาลเพื่อ มารับตัวผู้บาดเจ็บไปทำการรักษาพยาบาล การประสบอุบัติเหตุในประเทศญี่ปุ่นสามารถแบ่งออกได้ เป็น 2 ประเภท ได้แก่

1) อุบัติเหตุที่เกิดความเสียหายเฉพาะทรัพย์สิน (Damage-only accidents: busson jiko) ได้แก่ การเกิดอุบัติเหตุที่มีความเสียหายเฉพาะทรัพย์สิน (property) ซึ่งในการเกิดอุบัติเหตุในลักษณะนี้นั้น ส่วนใหญ่จะไม่มีบทกำหนดโทษ (no legal consequence: no charges brought against you) ถ้าหากผู้ขับขี่เป็นฝ่ายที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุและทำให้เกิดความเสียหายแก่ทรัพย์สินของบุคคลอื่น ผู้ขับขี่ต้องมีความรับผิดชอบในการซ่อมแซมหรือจ่ายค่าเสียหายแก่ ผู้เสียหาย

2) อุบัติเหตุที่เกิดความเสียหายแก่ชีวิตและร่างกายของบุคคลอื่น (Personal injury accidents: jinshin jiko) อุบัติเหตุในลักษณะนี้ความเสียหายที่เกิดขึ้นกับบุคคลอื่นนั้นมีความเสียหาย มากน้อยเพียงใด ซึ่งผู้ขับขี่อาจต้องมีความรับผิดชอบในผลที่เกิดขึ้นไม่ว่าจะเป็นด้วยความจงใจหรือ ประมาทเลินเล่อที่เป็นผลให้เกิดความเสียหายแก่ร่างกายหรือชีวิตของบุคคลอื่น

ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก ประเทศญี่ปุ่น มาตรา 72 (1)<sup>86</sup> บัญญัติให้ผู้ขับขี่หรือ ผู้โดยสารมากับรถที่ได้รับอุบัติเหตุต้องทำการหยุดรถทันทีและต้องให้การป้องกันอุบัติเหตุ อย่างพอสมควร พร้อมทั้ง การให้ความช่วยเหลือแก่ผู้ได้รับบาดเจ็บ และต้องแจ้งการเกิดอุบัติเหตุต่อ เจ้าหน้าที่ตำรวจ โดยต้องแจ้งเจ้าหน้าที่ตำรวจในทันทีที่เกิดอุบัติเหตุ และแจ้งวันที่เวลา สถานที่ที่ เกิดอุบัติเหตุ ได้แก่ จำนวนผู้บาดเจ็บและอาการบาดเจ็บของผู้ประสบอุบัติเหตุ

<sup>85</sup> ATOM Legal Professional Corporation, *What to do if I get in a car accident in Japan*, EnglishlawyersJapan website, <https://englishlawyersjapan.com/what-to-do-if-i-get-in-a-car-accident-in-japan/#:~:text=accident%20while%20here,First%20response,the%20police%20on%20your%20behalf>. (accessed May 15, 2021).

<sup>86</sup> Road Traffic Act, Article 72 (1) In the event of a traffic accident, the drivers and staff members of the vehicles and streetcars involved in the traffic accident (hereinafter each such person is referred to in this Section as a "driver or staff member") must immediately stop driving and take the necessary measures, such as aiding injured persons and preventing road hazards. In such a case, the driver of a vehicle or streetcar (or a staff member, if the death or injury of the driver compels it; the same applies hereinafter in the following paragraph) must report to a police officer at the scene or at the nearest police station (including police booths and police satellite offices; the same applies hereinafter in the following paragraph) giving the date, time, and place where the traffic accident occurred; the number of injured persons and the extent of their injuries; damaged objects and the extent of the damage; the loads carried by the vehicles and streetcars involved in the accident; and measures taken in connection with the accident.

สำหรับหากเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่ยานพาหนะ ตามมาตรา 72 (1) เป็นเหตุให้มีผู้ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิต ผู้ขับขี่ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 7 ปี หรือปรับไม่เกิน 1,000,000 เยน

### 2.3.2.2 การขับรถในความเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด

กฎหมายว่าด้วยการขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด อยู่ในมาตรา 22 โดยกำหนดให้ยานพาหนะต้องจำกัดความเร็วไว้ตามป้ายจำกัดความเร็วสูงสุดไว้ตามป้ายหรือเครื่องหมายจราจรและต้องไม่เกินความเร็วสูงสุดตามที่กฎหมายกำหนด โดยความเร็วในการขับขี่รถตามที่กฎหมายกำหนดโดยปกติแล้ว บนทางด่วน (expressways) จำกัดความเร็วสูงสุดไว้ที่ 80 ถึง 100 กิโลเมตรต่อชั่วโมง บนถนนในเขตเมือง (urban areas) จำกัดความเร็วไว้ที่ 40 กิโลเมตรต่อชั่วโมง บนถนนเขตชุมชน (side street) จำกัดความเร็วไว้ที่ 30 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และในที่อื่น ๆ จำกัดความเร็วไว้ที่ 50 ถึง 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

บทลงโทษสำหรับการฝ่าฝืนการใช้ความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดนั้น บัญญัติอยู่ในมาตรา 118 (1)(i)<sup>87</sup> โดยบัญญัติว่า หากผู้ใดกระทำความผิดอย่างใดอย่างหนึ่งดังที่กล่าวต่อไปนี้ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 6 เดือน หรือปรับไม่เกิน 100,000 เยน โดยข้อ (i) บัญญัติให้การกระทำความผิดตามมาตรา 22 คือการขับรถเร็วเกินกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนดนั้น เป็นความผิดต้องได้รับโทษตามมาตรานี้

### 2.3.2.3 การขับรถในความเร็วน้อยกว่าอัตราที่กฎหมายกำหนด (ความเร็วขั้นต่ำ)

มาตรา 23 แห่งพระราชบัญญัติการจราจรทางบกนั้น บัญญัติให้การขับรถบนทางด่วน (expressways) นั้น ต้องใช้ความเร็วไม่น้อยกว่าที่กฎหมายกำหนด ซึ่งแสดงไว้ที่ป้ายความเร็วขั้นต่ำหรือเครื่องหมายจราจร โดยผู้ขับขี่จะต้องไม่ขับรถในความเร็วที่ต่ำกว่านั้น ยกเว้นในกรณีที่มีเครื่องหมายจราจรในการให้ลดความเร็วหรือเพื่อป้องกันอันตรายที่จะเกิดขึ้น

โดยในการจำกัดความเร็วขั้นต่ำตามที่กฎหมายกำหนดมีบทลงโทษสำหรับการฝ่าฝืนมาตรานี้ ต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 50,000 เยน ตามมาตรา 120 (1)(xii)

### 2.3.2.4 การขับรถในลักษณะอันตรายหรือก่อกวนบุคคลอื่น

มาตรา 68 แห่งพระราชบัญญัติการจราจรทางบก บัญญัติเรื่องการขับรถในลักษณะที่เป็นอันตรายหรือในลักษณะก่อกวนบุคคลอื่น (Prohibition against Acting in Concerned with Another Person in a Dangerous or Annoying Manner) ว่าเมื่อผู้ใดขับหรือขี่ยานพาหนะหรือ

<sup>87</sup> Road Traffic Act, article 118 (1) (i) “A person as referred to in one of the following items is subject to imprisonment for not more than six months or a fine of not more than 100,000 yen:

(i) A person engaging in conduct that constitutes a violation of Article 22 (Maximum Speeding Limits)”

รถจักรยานที่มีเครื่องยนต์ไปบนถนนไปในทางเดียวกันกับบุคคลอื่น ผู้ขับขี่ต้องไม่ขับขี่ในลักษณะที่เป็นอันตรายต่อบุคคลอื่นหรือรบกวนบุคคลอื่น

ผู้ที่ฝ่าฝืนมาตรา 68 นี้ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 2 ปี หรือปรับไม่เกิน 500,000 เยน ตามมาตรา 117-3

#### 2.3.2.5 การขับรถในขณะเมาสุรา

การขับรถในขณะมีเมานั้น กฎหมายจราจรทางบกของประเทศญี่ปุ่น ให้คำนิยามครอบคลุมถึง สุรา (alcohol) ยาเสพติด (narcotics) กัญชา (marijuana) ฝิ่น (opium) หรือสารกระตุ้นที่เป็นยาเสพติด (stimulants addict) มาตรา 65<sup>88</sup> นั้นได้บัญญัติให้การขับรถภายใต้อิทธิพลของแอลกอฮอล์ และการประพฤติที่เกี่ยวข้องนั้นเป็นความผิด มาตรา 65(1) ห้ามมิให้ผู้ใดขับรถหรือยานพาหนะขณะเมาสุรา โดยใน (2) นั้นเป็นการห้ามมิให้จัดหายานพาหนะหรือรถยนต์ให้กับผู้ที่อยู่ภายใต้ฤทธิ์สุราหรือเมาสุราโดยประการที่น่าจะทำให้ผู้นั้นนำยานพาหนะไปใช้ในขณะเมาสุรา (3) เป็นการบัญญัติที่เป็นโทษสำหรับผู้จัดหายานพาหนะหรือเครื่องดื่มแอลกอฮอล์สำหรับผู้ขับขี่ยานพาหนะ ส่วน (4) นั้นบัญญัติถึงการโดยสารไปในกรณีและผู้ขับขี่เมาแล้วขับ เป็นการห้ามมิให้ผู้ใดใช้บริการรถยนต์ในขณะที่ผู้ขับขี่เมาสุราโดยที่ผู้ใช้บริการนั้นรู้อยู่แล้วว่าผู้ขับขี่มีอาการเมาสุราอยู่ และยังคงให้ผู้นั้นเป็นผู้ขับขี่ยานพาหนะ (get into a vehicle) และผู้ขับขี่ขับรถไปในขณะเมาสุรา

บทลงโทษสำหรับการขับรถในขณะเมาสุรา มีโทษทางอาญา คือ หากกระทำความผิด มาตรา 65 ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 5 ปี หรือปรับไม่เกินหนึ่งล้านเยน ตามมาตรา 117-2-2

หากผู้ใดกระทำความผิดตามมาตรา 65 (3) และ (4) นั้น ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 2 ปี หรือปรับไม่เกิน 300,000 เยน ตามมาตรา 117-3-2

#### 2.3.2.6 การขับรถในขณะที่ทำงานหนักมากเกินไปหรือไม่ปลอดภัย

<sup>88</sup> Road Traffic Act Article 65 (1) It is prohibited for any person to drive a vehicle or streetcar while under the influence of alcohol.

(2) It is prohibited for any person to provide a vehicle or streetcar to a person under the influence of alcohol who is likely to drive it in violation of the preceding paragraph.

(3) It is prohibited for any person to provide an alcoholic beverage to or encourage the consumption of alcohol by a person who is likely to drive a vehicle or streetcar in violation of paragraph (1).

(4) It is prohibited for any person to request or rely on a driver to transport that person in a vehicle (other than a trolleybus or motor vehicle used for passenger motor carrier services that is in service at the time, or any other motor vehicle that Cabinet Order prescribes; the same applies hereinafter in this paragraph, item (vi) of Article 117-2-2 and item (iii) of Article 117-3-2) with the knowledge that the driver is under the influence of alcohol, and then get into a vehicle that the driver is driving in violation of paragraph (1) together with the driver.

เป็นการห้ามบุคคลใดห้ามขับขี่ยานพาหนะในขณะที่ทำงานมากเกินไป (overworked) การเจ็บป่วย (illness) การอยู่ภายใต้ฤทธิ์ยาเสพติด หรือสถานการณ์ใดที่ทำให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะไม่สามารถขับรถได้อย่างปลอดภัย ตามมาตรา 66<sup>89</sup> แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก ประเทศญี่ปุ่น หากผู้ขับขี่ทำการฝ่าฝืนบทบัญญัติในมาตรานี้ นั่น ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 3 ปี หรือปรับไม่เกิน 550,000 เยน

### 2.3.2.7 การใช้โทรศัพท์มือถือหรือเครื่องมือสื่อสารในขณะที่ขับรถ

การใช้เครื่องมือสื่อสารและการโทรศัพท์ในขณะที่ขับขี่ยานพาหนะนั้น บัญญัติไว้ในมาตรา 77 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบกประเทศญี่ปุ่น โดยผู้ขับขี่ต้องไม่ใช้โทรศัพท์มือถือ (mobile phone) โทรศัพท์รถยนต์ (car phone) หรือเครื่องมือสื่อสาร (communication devices) ในขณะที่ขับขี่ยานพาหนะ โดยการใช้มือในการถือโทรศัพท์หรือเครื่องมือสื่อสาร เว้นแต่ยานพาหนะนั้นได้หยุด (stop) ผู้ขับขี่ต้องไม่ละสายตาจากถนนเพื่อมามองโทรศัพท์หรือเครื่องมือสื่อสารขณะขับรถ เว้นเป็นเหตุฉุกเฉินที่ต้องใช้โทรศัพท์หรือเครื่องมือสื่อสารเพื่อวัตถุประสงค์ในการแจ้งเพื่อช่วยเหลือผู้บาดเจ็บ (rescue the injured) และเพื่อรักษาความปลอดภัยของสาธารณะ (maintain public safety)

โทษของการฝ่าฝืนบทบัญญัตินี้ ได้มีการเพิ่มบทลงโทษสำหรับการกระทำผิดได้มีการเพิ่มบทลงโทษหากเป็นรถขนาดใหญ่ (large car) ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ 7,000 เยนถึง 25,000 เยน หากเป็นรถขนาดมาตรฐาน (standard-sized car) ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ 6,000 เยนถึง 15,000 เยน หากเป็นรถจักรยานยนต์ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ 6,000 เยนถึง 15,000 เยน และหากเป็นรถโมเพดหรือรถจักรยานยนต์ขนาดเล็ก (moped) ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ 5,000 เยนถึง 12,000 เยน

### 2.3.3 ศาลที่มีเขตอำนาจพิจารณาคดีจราจรในประเทศญี่ปุ่น

สำหรับความผิดที่เกิดจากการละเมิดกฎหมายจราจรในประเทศญี่ปุ่น (koutsu ihan) ซึ่งกฎหมายจราจรของประเทศญี่ปุ่นมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นการป้องกันการกระทำความผิดและป้องกันความเสี่ยงที่เกิดขึ้นบนท้องถนน โดยมีบทลงโทษทางปกครองอันมีวัตถุประสงค์ที่จะป้องกันอันตรายและความเสียหายที่เกิดขึ้นบนท้องถนน

การดำเนินคดีจราจรในประเทศญี่ปุ่นนั้นเป็นการดำเนินคดีอาญาประเภทหนึ่งซึ่งประเทศญี่ปุ่นนั้น ใช้หลักการดำเนินคดีอาญาโดยรัฐ (Public Prosecution) ที่มีแนวความคิดให้รัฐเป็นผู้มีหน้าที่ในการคุ้มครองความสงบและความปลอดภัยของสังคม ดังนั้นแนวความคิดนี้จะบัญญัติ

<sup>89</sup> Road Traffic Act, Article 66 It is prohibited for any person to drive a vehicle or streetcar while in a state in which overwork, illness, the influence of drugs, or any other circumstances is likely to make the person unable to drive safely, beyond as provided in paragraph (1) of the preceding Article. Inability to drive safely because the person is

เมื่อมีความผิดอาญาเกิดขึ้นรัฐเท่านั้นที่เป็นผู้เสียหาย ผู้ที่ได้รับผลเสียหายจะไม่มีอำนาจในการดำเนินคดีอาญา มีเพียงอำนาจในการดำเนินคดีฟ้องร้องเรียกค่าเสียหายในทางแพ่งเท่านั้น

ศาลยุติธรรมในประเทศญี่ปุ่นนั้นไม่มีศาลชำนาญพิเศษ ซึ่งคดีอาญานั้นจะถูกดำเนินคดีกระบวนการผ่านศาลยุติธรรมสามัญ โดยมีโครงสร้างสร้างดังต่อไปนี้<sup>90</sup>

### 1) ศาลฎีกา (The Supreme Court)

ศาลฎีกา (The Supreme Court) ตั้งอยู่ในกรุงโตเกียวเป็นศาลยุติธรรมชั้นสูงสุดในประเทศญี่ปุ่น ประกอบด้วยประธานศาลฎีกาและผู้พิพากษา 14 คน ศาลฎีกามีที่ประชุมใหญ่คณะเดียว ประกอบด้วยผู้พิพากษาและองค์คณะเล็กอีก 3 คณะ แต่ละองค์คณะประกอบด้วยผู้พิพากษาจำนวน 5 คน

ศาลฎีกามีอำนาจไต่สวนการอุทธรณ์ที่เป็น Jokoku (การอุทธรณ์ชั้นสุดท้าย) และ Kokoku (การอุทธรณ์ต่อคำตัดสินที่กำหนดไว้เป็นการเฉพาะตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความ)

ในการพิจารณาคดีสามัญ การอุทธรณ์ Jokoku นั้น ต้องเป็นการโต้แย้งคำพิพากษาของศาลสูง (The High Court) ในกรณีต่อไปนี้

(1) การฝ่าฝืนรัฐธรรมนูญหรือความผิดพลาดในการตีความกฎหมายรัฐธรรมนูญ หรือ

(2) การพิพากษาคดีที่ขัดต่อบรรทัดฐานของศาลฎีกาหรือศาลสูง

รัฐธรรมนูญญี่ปุ่นมาตรา 81 ให้อำนาจศาลฎีกาในฐานะที่เป็นศาลยุติธรรมลำดับสุดท้ายในการตัดสินความชอบธรรมด้วยกฎหมายรัฐธรรมนูญของกฎหมาย คำสั่ง กฎ หรือการบังคับใด ๆ

### 2) ศาลสูง (The High Court)

ศาลสูง (The High Court) มีทั้งหมด 8 แห่ง ตั้งอยู่ในเมืองใหญ่ คือ Tokyo, Osaka, Nagoya, Hiroshima, Fukuoka, Sendai, Sapporo และ Takamatsu ศาลสูงแต่ละแห่งประกอบด้วย ประธานและผู้พิพากษาศาลสูงคนอื่น ๆ ศาลสูงมีเขตอำนาจเหนือ Koso การอุทธรณ์โต้แย้งในลำดับแรกต่อการตัดสินของศาลแขวง (The District Court) หรือศาลคดีไม่มีข้อยุ่งยาก (The Summary Court) ตามที่ถูบบัญญัติโดยกฎหมาย โดยทั่วไปคดีของศาลสูงจะถูกพิจารณาโดยองค์คณะผู้พิพากษา 3 คน อย่างไรก็ตามคดีที่เกี่ยวกับการจลาจล (Insurrection cases) ซึ่งศาลสูงมีเขตอำนาจแต่แรกจะถูกพิจารณาโดยองค์คณะผู้พิพากษา 5 คน

### 3) ศาลแขวง (The District Court)

<sup>90</sup> วีระพงษ์ บุญโญภาส, *โครงการศึกษาวิจัยเรื่องการนำระบบไต่สวนมาใช้ในกระบวนการยุติธรรมทางอาญาศึกษาเปรียบเทียบนานาประเทศ*, กรุงเทพมหานคร: ศูนย์บริการวิชาการ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์, สำนักงานอัยการสูงสุด, 2556, หน้า 115-116



ศาลแขวง (The District Court) มีอยู่ 50 แห่ง ซึ่งแต่ละแห่งตั้งอยู่ในเมืองที่มีองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นควบคุมอยู่ เขตอำนาจของศาลแขวงแต่ละแห่งมีอยู่รอบเขตการปกครองประจำท้องถิ่น ยกเว้น Hokkaido ซึ่งถูกแบ่งเป็นสี่แขวงของเขตอำนาจศาล เนื่องจากเป็นเมืองที่มีขนาดใหญ่ ศาลแขวงทั้งหมดมี 203 สำนักงานสาขาตามเมืองใหญ่ ศาลแขวงมีเขตอำนาจเป็นการทั่วไปอยู่เหนือทุกคดีในชั้นต้น ยกเว้นคดีที่อยู่ในเขตอำนาจของศาลคดีไม่มีข้อยุ่งยาก (The Summary Court) ส่วนใหญ่เป็นคดีที่มีค่าปรับหรือลงโทษสถานเบาและศาลสูง (The High Court) ได้แก่ คดีเกี่ยวกับการจราจร ส่วนมากของคดีในศาลแขวงถูกพิจารณาโดยผู้พิพากษาคนเดียวเป็นองค์คณะ

อย่างไรก็ตาม โดยทั่วไปแล้ว คดีอาญาที่มีโทษระหารชีวิต จำคุกตลอดชีวิต หรือจำคุกอย่างน้อย 1 ปีขึ้นไป จะถูกพิจารณาด้วยองค์คณะผู้พิพากษา 3 คน และคดีอื่น ๆ อาจถูกพิจารณาด้วยองค์คณะผู้พิพากษา 3 คนได้เช่นกัน

การพิจารณาคดีในศาลแขวง เป็นการไต่สวนที่เรียกว่า Saiban-In เป็นการพิจารณาโดยองค์คณะผสม คล้ายกับการพิจารณาแบบลูกขุน (Jury) ประกอบด้วยผู้พิพากษาอาชีพและผู้พิพากษาที่เป็นพลเมือง สำหรับความผิดซึ่งถูกระบุไว้โดยกฎหมาย

#### 4) ศาลครอบครัว (Family Court)

ศาลครอบครัวและสาขาต่าง ๆ ของศาลครอบครัว ตั้งอยู่ที่เดียวกับศาลแขวงและศาลสาขาของศาลแขวง ศาลครอบครัวมีเขตอำนาจเหนือคดีการกระทำความผิดของเด็กที่มีอายุต่ำกว่า 20 ปี คดีเด็กจะถูกพิจารณาโดยผู้พิพากษาคนเดียวเป็นองค์คณะหรือองค์คณะผู้พิพากษา 3 คน โดยใช้รายงานที่ถูกเตรียมโดยเจ้าพนักงานทัณฑ์บนของศาลครอบครัวและผู้เชี่ยวชาญของสถานพินิจเยาวชนประกอบการพิจารณาคดี

#### 5) ศาลคดีไม่มีข้อยุ่งยาก

ปัจจุบันมีศาลคดีไม่มีข้อยุ่งยากจำนวน 438 แห่งทั่วประเทศญี่ปุ่น ทุกคดีถูกตัดสินโดยองค์คณะผู้พิพากษาเพียงคนเดียว เขตอำนาจของศาลคดีไม่มีข้อยุ่งยาก คือ มีอำนาจพิจารณาคดี ;

- (1) คดีที่มีโทษปรับเพียงเล็กน้อยหรือคดีที่มีโทษจำคุกเล็กน้อย
- (2) คดีที่มีการกำหนดโทษปรับเป็นทางเลือก
- (3) คดีการพินันอดีตเป็นนิสัย การประกอบสถานพินันเพื่อหากำไร การยกยอก และอาชญากรรมเกี่ยวกับทรัพย์สินที่ถูกโจรกรรม

ดังนั้น ในชั้นศาลนั้น เมื่อมีการกระทำความผิดเกี่ยวกับจราจรเกิดขึ้น ศาลที่มีอำนาจพิจารณาคดีได้แก่ ศาลแขวง (Chihuo-Saibansho) และศาลคดีไม่มีข้อยุ่งยาก (Ryaku-Shiki-Tetsuduki) ซึ่งคดีความผิดเกี่ยวกับจราจรนั้น เป็นคดีอาญาที่มีโทษปรับหรือโทษจำคุกเพียงเล็กน้อย โดยคดีจราจรส่วนใหญ่ นั้น เมื่อความผิดปรากฏต่อเจ้าพนักงานตำรวจ ผู้ถูกกล่าวหาจะยอมชำระค่าปรับ จึงทำให้คดีระงับลง



อย่างไรก็ตาม ประเทศญี่ปุ่นนั้นได้เป็นที่ยอมรับจากทั่วโลกว่าเป็นประเทศที่มีระเบียบวินัยเป็นอย่างมาก จึงทำให้การบังคับใช้กฎหมายจราจรในประเทศญี่ปุ่นมีประสิทธิภาพสูง ซึ่งแสดงออกโดยข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุในประเทศญี่ปุ่นที่ลดลงอย่างมาก<sup>91</sup> ทั้งระบบการจัดการในการดำเนินการชำระค่าปรับจราจรในประเทศญี่ปุ่นนั้น ไม่ต้องชำระผ่านเจ้าพนักงานตำรวจโดยตรง ซึ่งทำให้การทุจริตนั้นเกิดขึ้นได้ยาก และหากผู้ที่ได้รับใบสั่งจราจรปฏิเสธข้อหาหรือไม่ชำระค่าปรับ ก็ให้ส่งเรื่องนั้นให้ศาลดำเนินการต่อไป

#### 2.4 ตารางเปรียบเทียบการดำเนินคดีเกี่ยวกับการจราจรทางบกตามกฎหมายไทยและกฎหมายต่างประเทศ

จากการศึกษากฎหมายจราจรและการพิจารณาคดีจราจรในประเทศไทย นำมาเปรียบเทียบกับกับสหรัฐอเมริกา ประเทศญี่ปุ่น และประเทศสิงคโปร์ ได้ดังนี้

เรื่อง	ประเทศไทย	สหรัฐอเมริกา	ประเทศสิงคโปร์	ประเทศญี่ปุ่น
1. กฎหมายเกี่ยวกับการจราจรทางบก	พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522	California Vehicle Code New York Vehicle and Traffic Code (VAT)	Road Traffic Act 1961	Road Traffic Act 1960
2. การแยกประเภทคดีจราจรตามกฎหมาย	ไม่มีการแยกประเภทคดีจราจร	Moving Violations -Parking Violation (Nonmoving Violations)	ไม่มีการแยกประเภทคดีจราจร	ไม่มีการแยกประเภทคดีจราจร
3. เจ้าพนักงานผู้มีอำนาจบังคับกฎหมาย	เจ้าพนักงานตำรวจจราจร	เจ้าพนักงานตำรวจจราจร	เจ้าพนักงานตำรวจจราจร	เจ้าพนักงานตำรวจจราจร

<sup>91</sup>Traffic Bureau (2023). Trend in Numbers of Traffic Accidents and Fatalities (1966-2023). (online).

เรื่อง	ประเทศไทย	สหรัฐอเมริกา	ประเทศสิงคโปร์	ประเทศญี่ปุ่น
เกี่ยวกับ การจราจร				
4. ผู้มีอำนาจ พิพากษาคดี จราจร	ผู้พิพากษาศาล ชั้นต้น ผู้พิพากษา ศาลแขวงหรือผู้ พิพากษาศาล จังหวัดในเขต อำนาจ	ในรัฐแคลิฟอร์เนีย ได้แก่ ผู้พิพากษา ศาลจราจร -ในรัฐนิวยอร์ก ได้แก่ ผู้พิพากษา ทางบริหาร	ผู้พิพากษาศาล District Court s หรือผู้พิพากษา ศาล Magistrate's Court	ผู้พิพากษาศาล Summary Court
5. ศาลที่มี อำนาจดำเนินคดี จราจร	ศาลแขวงหรือศาล จังหวัด ตามพระ ธรรมนูญศาล ยุติธรรม	Traffic Court	District Court Magistrate's Court	Summary Court

จากการศึกษากฎหมายต่างประเทศ ผู้ศึกษาพบว่าข้อดีของกฎหมายจราจรและการพิจารณาคดีจราจรในต่างประเทศ โดยเฉพาะในสหรัฐอเมริกาที่ได้บัญญัติกฎหมายจราจรในลักษณะประมวลกฎหมาย (Code) อันเป็นไปตามต้นแบบการบัญญัติกฎหมายจราจรของสหรัฐอเมริกาที่เรียกว่า Model Traffic Ordinance ซึ่งทำให้เป็นการจัดรวบรวมกฎหมายจราจรให้เป็นหมวดหมู่และวางอยู่ในเกณฑ์เดียวกัน พร้อมทั้งมีการแยกประเภทคดีจราจรไว้อย่างชัดเจน ซึ่งทำให้ง่ายต่อการพิจารณาคดีของศาลจราจรในสหรัฐอเมริกา หรือในเรื่องการบัญญัติถึงความผิดต่อกฎหมายจราจร เช่น การบัญญัติในฐานะความผิดขับซึ่รถในขณะที่มึนเมา (driving under the influence of drink or drugs) นั้น บทกฎหมายดังกล่าวไม่ได้บัญญัติเพียงแต่อาการมึนเมาจากการดื่มสุราหรือการใช้ยาเสพติดเท่านั้น แต่รวมถึงอาการมึนเมา อันเกิดจากยาบางประเภทที่ห้ามใช้ระหว่างขับรถด้วย อาทิเช่น ยาแก้ปวดหรือยาแก้ไอ ซึ่งมีผลต่อการขับซึ่ยานพาหนะด้วย นอกจากนี้ การบังคับใช้กฎหมายของต่างประเทศนั้นมีประสิทธิภาพเป็นรูปธรรม ไม่ว่าจะเป็นในชั้นของเจ้าพนักงานตำรวจหรือในชั้นการพิจารณาของศาล

ส่วนสาธารณรัฐสิงคโปร์และประเทศญี่ปุ่น เป็นประเทศที่มีการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการจราจรทางบกได้อย่างมีประสิทธิภาพเป็นอย่างมาก ซึ่งเป็นผลมาจากการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจังของเจ้าหน้าที่ตำรวจที่มีหน้าที่รับผิดชอบในการจราจรทางบก และทั้งสองประเทศที่ได้กล่าวมานั้น มีการตรากฎหมายเกี่ยวกับการจราจรทางบก

ในรูปแบบของพระราชบัญญัติจราจรทางบก (Road Traffic Act) ในลักษณะเดียวกับประเทศไทย ทั้งยังให้อำนาจศาลแขวงในการพิจารณาคดีจราจรซึ่งเป็นคดีเล็กน้อยดังเช่นประเทศไทยอีกด้วย ซึ่งผู้ศึกษาจะได้นำมาเป็นแนวทางในการแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายไทยให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น โดยจะได้กล่าวถึงในบทที่ 4 และบทที่ 5 ต่อไป



## บทที่ 4

# ปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับการดำเนินคดีเกี่ยวกับ การจราจรทางบกในประเทศไทย

การพิจารณาคดีจราจรของศาลเป็นการใช้อำนาจในการพิพากษาคดีตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ปัจจุบันนั้นหากเป็นคดีตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และเป็นความผิดที่มีโทษปรับเพียงอย่างเดียว เจ้าพนักงานตำรวจต้องดำเนินการตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการปรับเป็นพินัย พ.ศ. 2565 ซึ่งกำหนดว่าความผิดอาญาที่มีโทษปรับสถานเดียวตามกฎหมายในบัญชี 1 เปลี่ยนความผิดทางพินัย และให้ถือว่าอัตราโทษปรับอาญาเป็นอัตราค่าปรับเป็นพินัย อย่างไรก็ตามหากผู้ถูกกล่าวหาปฏิเสธข้อกล่าวหาหรือไม่ชำระค่าปรับเป็นพินัยภายในระยะเวลาที่กำหนด ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการปรับเป็นพินัย พ.ศ. 2565 มาตรา 21 (4) เจ้าหน้าที่ของรัฐต้องสรุปข้อเท็จจริง ข้อกฎหมาย พยานหลักฐาน และส่งสำนวนให้พนักงานอัยการเพื่อดำเนินการฟ้องคดีต่อศาลต่อไป เว้นแต่เป็นกรณีที่กฎหมายซึ่งบัญญัติความผิดทางพินัยได้บัญญัติให้เจ้าหน้าที่ของรัฐมีอำนาจดำเนินการฟ้องคดีต่อศาลได้เอง เจ้าหน้าที่ของรัฐอาจดำเนินการฟ้องคดีโดยไม่ต้องส่งให้พนักงานอัยการ

เมื่อศึกษาถึงกฎหมายไทยและกฎหมายต่างประเทศ ผู้ศึกษาเห็นว่า กฎหมายไทยมีปัญหาที่สามารถหยิบยกขึ้นเพื่อพิจารณา ดังนี้

### 1. ปัญหาการใช้ดุลพินิจของเจ้าพนักงานตำรวจ

เนื่องด้วยพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ให้อำนาจในการดำเนินการเปรียบเทียบปรับได้ ตามมาตรา 145 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้กำหนดให้พนักงานสอบสวนผู้มีอำนาจทำการสอบสวนตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญามีอำนาจเปรียบเทียบหรือกล่าวตักเตือนได้ ซึ่งเป็นช่องว่างให้เกิดการใช้อำนาจอย่างไม่เป็นกลางและทุจริตต่อหน้าที่ในการเรียกรับสินบน

ต่อมาในปี 2565 ได้มีการประกาศใช้พระราชบัญญัติว่าด้วยการปรับเป็นพินัย พ.ศ. 2565 โดยกำหนดให้เปลี่ยนความผิดที่มีโทษทางอาญาสถานเดียวและโทษปรับทางปกครองตามกฎหมายที่กำหนดไว้ในบัญชีท้ายพระราชบัญญัติ ซึ่งได้รวมถึงพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ให้เป็นความผิดทางพินัยด้วย และต้องชำระค่าปรับเป็นพินัย เมื่อชำระค่าปรับแล้ว

คดีนั้นย่อมเป็นอันยุติไป แต่หากผู้กระทำผิดไม่ยอมชำระค่าปรับให้เจ้าหน้าที่ที่มีอำนาจส่งสำนวนให้พนักงานอัยการเพื่อฟ้องเป็นคดีสู่ศาล โดยก่อนมีการประกาศใช้พระราชบัญญัติว่าด้วยการปรับเป็นพินัย พ.ศ. 2565 นั้น อำนาจในการเปรียบเทียบปรับเป็นอำนาจของพนักงานสอบสวนที่อยู่ในเขตอำนาจของการกระทำความผิดทางจราจร ซึ่งสามารถใช้ดุลพินิจในการเปรียบเทียบปรับได้ หากพบว่าได้มีการกระทำความผิดจราจรเกิดขึ้น ไม่ว่าจะพบการกระทำความผิดนั้นด้วยตัวเอง หรือโดยการใช้เครื่องอุปกรณ์ หรือโดยวิธีอื่นใด โดยเจ้าพนักงานจราจรไม่มีอำนาจในการกำหนดค่าปรับ ซึ่งการกำหนดจำนวนค่าปรับจราจรตามมาตรา 140 นั้น ต้องเป็นไปตามที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติประกาศกำหนด เช่น หากเจ้าพนักงานจราจรพบการกระทำความผิด อันเป็นการที่เจ้าพนักงานตำรวจสามารถใช้ดุลพินิจในการจับหรือว่ากล่าวตักเตือนได้ ซึ่งทำให้เกิดการโต้แย้งจากผู้กระทำผิดว่า หากเจ้าพนักงานตำรวจสามารถใช้ดุลพินิจว่ากล่าวตักเตือนได้ ก็ขอให้ใช้ดุลพินิจว่ากล่าวตักเตือนไม่จำเป็นต้องออกใบสั่งเพื่อให้ชำระค่าปรับ ทั้งยังอาจก่อให้เกิดการเรียกรับสินบนได้ อย่างไรก็ตาม การใช้ดุลพินิจของเจ้าพนักงานตำรวจต้องตั้งอยู่บนพื้นฐานของหลักนิติรัฐ (Legal State) กล่าวคือ กฎหมายจราจรเป็นกฎหมายที่บัญญัติถึงความผิดทางอาญาและเป็นกฎหมายเทคนิค (Technical Law) ที่เป็นการจำกัดเสรีภาพของประชาชนและมีบทลงโทษทางอาญา ดังนั้น การใช้ดุลพินิจต้องจำกัดตามบทกฎหมาย เจ้าพนักงานตำรวจจราจรไม่อาจใช้อำนาจในการใช้ดุลพินิจนอกเหนือไปจากที่กฎหมายบัญญัติไว้ได้ เพื่อใช้หลักนิติรัฐอันเป็นหลักกฎหมายทั่วไปคอยควบคุมกลไกการใช้ อำนาจรัฐ ซึ่งจะก่อให้เกิดความเสมอภาคในสังคม และนอกจากหลักนิติรัฐแล้ว การใช้ดุลพินิจของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรต้องตั้งอยู่บนพื้นฐานของหลักการใช้ดุลพินิจของฝ่ายปกครอง ซึ่งเจ้าหน้าที่ตำรวจถือเป็นเจ้าหน้าที่ของรัฐซึ่งเป็นการใช้อำนาจในการกระทำทางปกครองจึงต้องอยู่ภายใต้หลักกฎหมายดังกล่าว ดังนั้น การใช้ดุลพินิจของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรนั้นย่อมต้องถูกควบคุมว่าการใช้ดุลพินิจนั้นชอบด้วยกฎหมายหรือไม่ ซึ่งอาจถูกควบคุมโดยฝ่ายนิติบัญญัติหรือฝ่ายตุลาการก็ย่อมได้ หากเป็นการควบคุมโดยฝ่ายนิติบัญญัติ คือ การออกกฎหมายเพื่อควบคุมการใช้ดุลพินิจของเจ้าพนักงานตำรวจจราจรให้อยู่ในกรอบและเจตนารมณ์ของกฎหมายเป็นสำคัญ และต้องกำหนดกฎเกณฑ์ และกรอบระยะเวลาในการดำเนินการตามขั้นตอนต่าง ๆ ของกฎหมายเกี่ยวกับการจราจรทางบกไว้โดยชัดเจน และเมื่อสุดท้ายแล้วหากเป็นการควบคุมการใช้ดุลพินิจโดยฝ่ายตุลาการนั้น ศาลย่อมเป็นผู้มีอำนาจวินิจฉัยชี้ขาดในชั้นสุดท้าย เพื่อให้เกิดความยุติธรรม และเด็ดขาด ทั้งยังมีผลบังคับได้ตามกฎหมายด้วย

เมื่อศึกษาเปรียบเทียบกับกฎหมายต่างประเทศพบว่า กฎหมายของสหรัฐอเมริกา ความผิดอันเกี่ยวกับกฎหมายจราจรถือได้ว่าเป็นความผิดโดยสมบูรณ์ (absolute liability offenses) เป็นความผิดเกี่ยวกับเป็นภัยอันตรายต่อประชาชน (public welfare offenses)

และยังเป็นความรับผิดโดยเคร่งครัด (strict liability offenses) ซึ่งอำนาจในการใช้ดุลพินิจของเจ้าพนักงานตำรวจนั้นได้ถูกบัญญัติไว้ในกฎหมายไว้โดยชัดแจ้ง อย่างไรก็ตาม เมื่อเจ้าพนักงานตำรวจจราจรได้ทำการเขียนในสั่งให้ผู้ถูกกล่าวหาแล้ว ผู้ถูกกล่าวหาเหล่านั้นไม่มีโอกาสที่จะกล่าวอ้างหรือแก้ตัวได้ ซึ่งกฎหมายได้ระบุให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะเป็นผู้กระทำความผิด ไม่ว่าจะความผิดนั้นจะได้กระทำโดยผู้ขับขี่หรือไม่ ตามหลักความรับผิดโดยเคร่งครัด (strict liability offenses) ยกตัวอย่างเช่น เมื่อเจ้าพนักงานตำรวจได้เรียกให้รถยนต์ที่ฝ่าฝืนกฎหมายจราจรแล้ว เจ้าพนักงานตำรวจมีอำนาจในการใช้ดุลพินิจว่าจะเรียกให้ผู้กระทำความผิดหยุด เพื่อที่จะออกไปสั่งหรือจับกุมผู้กระทำความผิดหรือไม่ก็ได้ แต่ไม่มีสิทธิในการกำหนดค่าปรับจราจร

ส่วนสาธารณรัฐสิงคโปร์ เนื่องด้วยมาตรการต่าง ๆ ของสาธารณรัฐสิงคโปร์เกี่ยวกับการจราจรบนท้องถนน กฎหมายเกี่ยวกับการจราจรทางบก การจัดการแก่ผู้ขับขี่ยานพาหนะบนท้องถนน ได้ถูกจัดลำดับว่าเป็นประเทศที่มีความปลอดภัยบนท้องถนนมากเป็นลำดับต้น ๆ ของโลก ทั้งการออกแบบทางสัญจร ตลอดจนผู้ขับขี่ยานพาหนะ เป็นเหตุให้สาธารณรัฐสิงคโปร์เกิดอุบัติเหตุจากการจราจรทางบกน้อยลงอย่างต่อเนื่อง

การดำเนินคดีจราจรในสาธารณรัฐสิงคโปร์นั้น หากเป็นการกระทำความผิดจราจรในข้อหาขับรถเร็วเกินอัตราที่กำหนด การจอดรถในที่ห้ามจอด หรือขับรถประมาทหวาดเสียว ผู้กระทำความผิดจะได้รับใบสั่งจราจร หากเป็นใบสั่งจราจรที่มีโทษปรับ ผู้กระทำความผิดต้องชำระค่าปรับตามใบสั่ง และสามารถชำระค่าปรับจราจรผ่านทาง ATOMS (Automated Traffic Offence Management System) ณ เครื่องรับชำระค่าปรับ (AXS Kiosks) ภายใน 3 วัน หลังจากที่ได้รับใบสั่งจราจรแล้ว ซึ่งมีไม่ใช่เป็นการที่เจ้าพนักงานออกใบสั่งจราจรและให้ผู้กระทำความผิดพบเจ้าพนักงานจราจรที่มีอำนาจ เพื่อให้ใช้ดุลพินิจในการกำหนดอัตราค่าปรับจราจรดังเช่นประเทศไทย

และกฎหมายของประเทศญี่ปุ่นนั้น เมื่อผู้กระทำความผิดได้กระทำละเมิดต่อบทกฎหมายจราจรแล้ว เจ้าพนักงานตำรวจจราจร จะเรียกให้ผู้ขับขี่หยุดรถ (pull over) ซึ่งใบสั่งจราจรในประเทศญี่ปุ่นจะกำหนดสี่ใบสั่งจราจรตามความร้ายแรงของข้อหา ซึ่งหากได้รับใบสั่งสีขาว หมายความว่า เป็นการกระทำผิดเล็กน้อย เช่น การไม่คาดเข็มนิรภัย ใบสั่งสีฟ้าสำหรับความผิดที่รุนแรงขึ้นมา เช่น การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร และใบสั่งสีแดง ได้แก่การฝ่าฝืนกฎหมายเกี่ยวกับการจราจรที่รุนแรงที่สุด เช่น การขับรถโดยไม่ได้รับใบอนุญาตขับขี่ ซึ่งการชำระค่าปรับจราจรในประเทศญี่ปุ่นนั้น กำหนดให้ชำระผ่านธนาคารหรือทำการไปรษณีย์ในเวลาทำการเท่านั้น โดยต้องชำระค่าปรับจราจรภายใน 1 สัปดาห์นับแต่วันที่ได้รับใบสั่งจราจร และไม่สามารถชำระโดยตรงที่สถานีตำรวจได้



นอกจากนี้ในประเทศญี่ปุ่น หากผู้ขับขี่ได้รับใบสั่งจราจรในบางฐานความผิด เช่น ข้อหาฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร หากผู้ขับขี่มีหลักฐานว่าไม่ได้กระทำความผิด ยกตัวอย่างเช่น ผู้ขับขี่มีกล้องบันทึกภาพหน้ารถ (Dash Cam) ผู้ขับขี่สามารถนำมาพิสูจน์เพื่อลบล้างใบสั่งจราจรได้ด้วยเหตุผลนี้ ในประเทศญี่ปุ่นผู้ขับขี่จึงนิยมติดตั้งกล้องบันทึกภาพหน้ารถ เพื่อใช้เป็นหลักฐานหากมีอุบัติเหตุหรือเพื่อใช้เป็นหลักฐานในการโต้แย้งใบสั่งจราจรได้อีกด้วย

กล่าวโดยสรุป ปัญหาในการใช้ดุลพินิจของเจ้าพนักงานตำรวจจราจร โดยส่วนใหญ่ที่เกิดขึ้นจะเกิดจากการใช้ดุลพินิจในการกำหนดค่าปรับจราจร ซึ่งกฎหมายได้กำหนดอัตราขั้นสูงเอาไว้และกำหนดให้พนักงานสอบสวนมีอำนาจในการใช้ดุลพินิจในการกำหนดว่าจะดำเนินการปรับในอัตราเท่าใด ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ตามมาตรา 140 และมาตรา 145 แม้จะมีการบังคับใช้พระราชบัญญัติว่าด้วยการปรับเป็นพินัย พ.ศ. 2565 ขึ้น และไม่ให้การปรับเป็นพินัยเป็นความผิดอาญา แต่ยังคงให้อำนาจในการกำหนดค่าปรับตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แก่พนักงานสอบสวนหรือเจ้าพนักงานจราจรตั้งแต่ร้อยตำรวจตรีขึ้นไปในการใช้ดุลพินิจในการกำหนดค่าปรับ ซึ่งสามารถพบได้ว่าการตั้งจุดตรวจกวดขันวินัยจราจรของเจ้าพนักงานตำรวจ จะมีการรับชำระค่าปรับของเจ้าพนักงานตำรวจจราจรหรือพนักงานสอบสวน จุดตั้งด่านฯ ซึ่งแท้จริงแล้วผู้ขับขี่มีสิทธิที่จะสามารถนำค่าปรับชำระได้ภายใน 7 วันนับแต่วันที่ได้รับใบสั่งจราจรนั้น ผู้ศึกษาเห็นควรกำหนดให้การชำระค่าปรับจราจรดำเนินการชำระค่าปรับผ่านช่องทางอื่นโดยไม่ชำระตรงกับพนักงานสอบสวนหรือเจ้าพนักงานตำรวจ เพื่อเป็นการจำกัดการใช้ดุลพินิจในการกำหนดอัตราค่าปรับและการรับชำระค่าปรับโดยตรงของเจ้าพนักงานตำรวจจราจรหรือพนักงานสอบสวน อันเป็นไปตามหลักนิติรัฐ (Legal State) ที่กำหนดให้รัฐไม่อาจใช้อำนาจต่าง ๆ ได้ หากไม่มีบทกฎหมายบัญญัติให้กระทำได้ อันเป็นกลไกในการควบคุมการใช้อำนาจรัฐ ดังเช่นในสาธารณรัฐสิงคโปร์มีกฎหมายบัญญัติให้ชำระค่าปรับจราจรผ่านทาง ATOMS (Automated Traffic Offence Management System) ณ เครื่องรับชำระค่าปรับ (AXS Kiosks) ภายใน 3 วัน หลังจากที่ได้รับใบสั่งจราจรแล้ว หรือกฎหมายของประเทศญี่ปุ่นที่กำหนดให้ชำระค่าปรับผ่านธนาคารหรือที่ทำการไปรษณีย์ในเวลาทำการเท่านั้น ทั้งยังสอดคล้องกับหลักนิติธรรม ที่มุ่งเน้นการให้ประชาชนที่อยู่ภายใต้กฎหมายเดียวกันต้องเสมอภาคกัน และไม่มีบุคคลใดอยู่เหนือกฎหมาย ผู้ศึกษาเห็นว่าควรแก้บทบัญญัติของกฎหมายในการชำระค่าปรับจราจรผ่านช่องทางอื่น แม้เจ้าพนักงานตำรวจจราจรได้ทำการออกใบสั่งเมื่อพบว่าการกระทำผิดกฎหมาย ผู้นั้นก็สามารถนำใบสั่งไปชำระค่าปรับในเวลาที่กำหนดไว้ ซึ่งจะทำให้ผู้ขับขี่ซึ่งได้กระทำผิดที่มีฐานะทางเศรษฐกิจไม่ดี มีเวลาในการชำระค่าปรับดังกล่าว อันเป็นการกำหนดบทกฎหมายที่ลดอำนาจการใช้ดุลพินิจของเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานสอบสวนในการใช้ดุลพินิจในการกำหนดอัตราค่าปรับ

## 2. ปัญหาวิธีพิจารณาคดีจราจร

เนื่องด้วยคดีจราจรเป็นคดีที่มีอัตราโทษเล็กน้อยหรือมีเพียงโทษปรับ เมื่อผู้กระทำความผิดได้รับใบสั่งจราจรหรือถูกเจ้าพนักงานจราจรจับกุม แม้เกิดจากความผิดพลาดของเจ้าพนักงานจราจรหรือเกิดจากความไม่ได้ตั้งใจของผู้กระทำความผิดก็ดี ผู้กระทำผิดส่วนใหญ่ยอมเลือกที่จะชำระค่าปรับจราจรตามใบสั่งหรือคำสั่งหรือคำพิพากษาของศาล โดยไม่ต่อสู้คดีหรือปฏิเสธการชำระค่าปรับ เนื่องจากหากประสงค์ที่จะต่อสู้คดีแล้วนั้น ย่อมเกิดความยุ่งยากในการนำคดีเข้าสู่การพิจารณาของศาลหรือต้องเสียค่าใช้จ่ายในการจ้างทนายเพื่อต่อสู้คดีหรือร่างคำฟ้อง รวมทั้งในเรื่องเขตอำนาจศาลนั้นการยื่นฟ้องยังต้องยื่นฟ้องในศาลที่มูลคดีเกิดหรือจำเลยมีภูมิลำเนาหรือมีถิ่นที่อยู่เป็นสำคัญ ทำให้เกิดความยุ่งยากและไม่สะดวกแก่ตัวของผู้กระทำความผิดในการที่จะต่อสู้หรือต้องใช้สิทธิทางศาลดังกล่าว

ในประเทศไทยนั้น การพิจารณาคดีเกี่ยวกับความผิดจราจรเป็นส่วนหนึ่งของความผิดอาญาซึ่งมีการดำเนินการพิจารณาคดีเช่นเดียวกับคดีอาญาทั่วไป โดยในปี พ.ศ. 2563 ได้มีการเสนอร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีจราจร พ.ศ. .... โดยสามารถสรุปประเด็นสำคัญได้ดังนี้

**2.1 ในเรื่องเขตอำนาจการพิจารณาคดีจราจร**นั้นให้ศาลแขวงหรือศาลจังหวัดที่ไม่มีศาลแขวงจัดตั้งแผนกคดีจราจรขึ้น เพื่อพิจารณาพิพากษาคดีจราจร ซึ่งในขั้นตอนการพิจารณาคดีนั้นให้การดำเนินการพิจารณาคดีตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาหรือกฎหมายว่าด้วยการจัดตั้งศาลแขวงและวิธีพิจารณาความอาญาในศาลแขวงมาใช้บังคับ แล้วแต่กรณี ซึ่งเมื่อศาลมีคำสั่งประทับฟ้องแล้ว พนักงานสอบสวนหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายพร้อมทั้งจำเลยต้องมาศาลตามวันและเวลาที่ระบุในใบนัด ซึ่งหากไม่มาศาลในวันดังกล่าว ศาลมีอำนาจในการพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของจำเลยเป็นเวลาไม่เกิน 90 วัน ทั้งศาลยังมีอำนาจออกหมายเรียกจำเลยให้มาศาลได้อีกด้วย

**2.2 เรื่องการอุทธรณ์คำสั่งหรือคำพิพากษาของศาล** ได้กำหนดให้อุทธรณ์คำสั่งหรือคำพิพากษาของศาล โดยยื่นต่อศาลอุทธรณ์หรือศาลอุทธรณ์ภาค แล้วแต่กรณี ภายใน 15 วัน นับแต่วันที่ได้อ่านคำสั่งหรือคำพิพากษา และการอุทธรณ์คำสั่งหรือคำพิพากษานั้นห้ามมิให้อุทธรณ์คำสั่งหรือคำพิพากษาในปัญหาข้อเท็จจริง เว้นแต่กรณีที่ศาลมีคำสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่รถ ให้จำเลยอุทธรณ์ปัญหาข้อเท็จจริงได้

ซึ่งในปัจจุบันนั้น การดำเนินคดีจราจรยังคงเป็นการพิจารณาพิพากษาคดีอาญาทั่วไป ไม่ได้แยกเป็นคดีจราจรต่างหาก และดำเนินการพิจารณาพิพากษาแบบคดีอาญาทั่วไป

โดยไม่ได้กำหนดวิธีการพิจารณาขึ้นเป็นพิเศษแยกออกจากคดีอาญาทั่วไป จึงทำให้การพิจารณาคดีจราจรที่ไม่ใช่คดีที่มีอัตราโทษสูง เป็นคดีที่มีอัตราโทษไม่มาก มีความล่าช้าไม่สะดวกรวดเร็ว รวมทั้งการควบคุมการขับขี่หรือการปรับเปลี่ยนการขับขี่รถบนท้องถนนยังไม่มีประสิทธิภาพเพียงพอ อย่างไรก็ตาม ลอร์ดวูล์ฟ (Lord Wolf) ได้กล่าวถึงหลักนิติธรรม ซึ่งมีข้อสำคัญข้อหนึ่งว่า หลักนิติธรรมนั้นต้องมีการพิจารณาตัดสินข้อพิพาทที่รวดเร็ว และการพิจารณาคดีของศาลต้องเที่ยงธรรม และมีเหตุผล ดังนั้น ผู้ศึกษาเห็นว่าควรมีบทบัญญัติในการแก้ไขปัญหของการยื่นฟ้องคดีจราจรหากผู้กระทำความผิดหรือผู้ถูกกล่าวหาปฏิเสธชำระค่าปรับหรือประสงค์ต่อสู้คดีให้มีความสะดวก ไม่ยุ่งยากแก่ผู้กระทำความผิดหรือผู้ถูกกล่าวหา ทั้งต้องแก้ไขเพิ่มเติมในเรื่องของเขตอำนาจศาลที่มีอำนาจพิจารณาคดีให้ประชาชนสามารถเข้าถึงกระบวนการยุติธรรมทางศาลได้โดยไม่ต้องเดินทางไปยังศาลที่จำเลยมีภูมิลำเนาหรือศาลที่มูลคดีเกิด เพื่อให้การดำเนินคดีเป็นไปอย่างรวดเร็ว และการพิจารณาคดีเป็นไปโดยเที่ยงธรรมและมีเหตุผล ตามหลักนิติธรรมดังที่ได้กล่าวไว้

เมื่อศึกษากฎหมายต่างประเทศพบว่ากฎหมายของสหรัฐอเมริกา เมื่อเจ้าพนักงานตำรวจจราจรได้ให้ใบสั่งจราจร หากปรากฏในใบสั่งพิพินา (Court Appearance Required) ผู้กระทำความผิดนั้นจะต้องเข้าสู่การพิจารณาของศาลเพื่อให้ศาลดำเนินการพิจารณาคดี ซึ่งในการพิจารณาของศาลจราจรในสหรัฐอเมริกา นั้น การพิจารณาคดีของศาลจราจร (Traffic Court) ในสหรัฐอเมริกา ผู้กระทำความผิดหรือผู้ถูกกล่าวหาหากมีความประสงค์จะต่อสู้คดีเพื่อให้ศาลเป็นผู้กำหนดค่าปรับ ผู้กระทำความผิดหรือผู้ถูกกล่าวหาสามารถนำใบสั่งจราจรไปยังศาลที่มีเขตอำนาจซึ่งได้ระบุไว้ในใบสั่งนั้น ซึ่งศาลสามารถพิจารณาพิพากษาไปได้เลยโดยไม่จำเป็นต้องสืบพยาน ซึ่งในการพิจารณาคดีจราจรจะใช้ผู้พิพากษาคนเดียวเป็นองค์คณะ แม้คดีจราจรนั้นจะเป็นการตัดสินคดีโดยศาล การพิจารณาพิพากษาคดีจราจรจะมีความเป็นกันเองไม่มีความเป็นทางการมากนัก เมื่อผู้พิพากษาพิพากษาคดีในกรณีจำเลยให้การรับสารภาพ ศาลอาจอบรมสั่งสอนจำเลยไปพร้อมกันได้ด้วย ซึ่งผลของคำพิพากษาในคดีจราจรนั้น ต้องห้ามรับฟังในคดีแพ่งกรณีลงโทษจำเลย เพราะคดีจราจรเป็นคดีที่ได้รับการพิจารณาที่รวดเร็ว จึงอาจทำให้เกิดข้อผิดพลาดได้ง่าย

อย่างไรก็ดี หากคู่ความไม่พอใจในคำตัดสิน จำเลยมีสิทธิอุทธรณ์คำพิพากษาได้ตามที่กฎหมายในแต่ละมลรัฐกำหนด ซึ่งในการพิจารณาของศาลอุทธรณ์ ศาลอาจเรียกพยานไปให้การอีกก็ได้ ทั้งศาลยังอาจให้สืบพยานใหม่ได้ด้วย

ส่วนสาธารณรัฐสิงคโปร์ ศาลที่มีอำนาจพิจารณาคดีจราจร ได้แก่ ศาลแขวง (District Court) หรือ ศาล Magistrate's Court ขึ้นอยู่ที่อัตราโทษสำหรับความผิดนั้น ๆ ซึ่งการดำเนินคดีจราจรในสาธารณรัฐสิงคโปร์นั้น เป็นการดำเนินคดีแบบคดีอาญาทั่วไป กระทำโดยพนักงานอัยการเป็น

ผู้ยื่นฟ้อง เมื่อศาลมีคำพิพากษาแล้ว หากจำเลยหรือโจทก์ประสงค์จะอุทธรณ์ก็ให้อุทธรณ์ไปยัง High Court

สำหรับศาลที่มีเขตอำนาจในการพิจารณาคดีจราจรในสาธารณรัฐสิงคโปร์ ว่าความผิดฐานดังกล่าวอยู่ในเขตอำนาจของศาลใด ในความผิดอาญานั้น ศาลแขวง (District Court) มีอำนาจพิจารณาคดีอาญาที่มีโทษปรับเพียงอย่างเดียวหรือคดีที่มีอัตราโทษจำคุกไม่เกิน 3 ปี และสำหรับศาล Magistrate's Court มีอำนาจพิพากษาคดีอาญาตามพระราชบัญญัติวิธีพิจารณา คดีอาญา (Criminal Procedure Code) โดยกำหนดไว้ว่าศาล Magistrate's Court มีอำนาจ พิพากษาคดีที่มีอัตราโทษปรับเพียงอย่างเดียวหรือคดีที่มีอัตราโทษจำคุกไม่เกิน 10 ปี

ในประเทศญี่ปุ่น การพิจารณาคดีจราจร ซึ่งเป็นคดีอาญาประเภทหนึ่งตามกฎหมาย ประเทศญี่ปุ่น จึงยังคงอยู่ภายใต้หลัก “การดำเนินคดีโดยรัฐ” โดยมีเพียงพนักงานอัยการ เป็นผู้ดำเนินคดีอาญาเท่านั้น เมื่อมีการกระทำความผิดจราจรเกิดขึ้น หากเป็นความผิดเล็กน้อยที่มี เพียงโทษปรับนั้น ผู้กระทำความผิดย่อมดำเนินการชำระค่าปรับได้ตามที่ได้กำหนดไว้ ได้แก่ ธนาคาร หรือ เจ้าพนักงานตำรวจมีหน้าที่ต้องดำเนินการ และเมื่อคดีเกี่ยวกับความผิดจราจรขึ้นสู่ศาลของ ประเทศญี่ปุ่นนั้น การดำเนินคดีเกี่ยวกับความผิดจราจรมีรูปแบบการดำเนินคดี แบบรวบรัดหรือที่เรียกว่า Summary Proceedings โดยบทบัญญัติที่ได้กำหนดเงื่อนไขของอัตราโทษ การดำเนินคดีแบบรวบรัดนั้น ได้กำหนดให้คดีที่มีโทษปรับในอัตราโทษไม่เกิน 50,000 เยน ให้ Summary Court สามารถพิจารณาพิพากษาลงโทษได้ โดยบัญญัติไว้ใน Law of Summary Proceedings in Traffic Cases (Law No. 133 of 1954) อย่างไรก็ตาม การ พิจารณาคดีอาญาในประเทศญี่ปุ่นนั้นเป็นระบบผู้ขาดโดยภาครัฐ จึงต้องกระทำผ่านพนักงานอัยการ ในการยื่นคำร้องขอต่อศาลไปพร้อมกับคำฟ้อง ซึ่งพนักงานอัยการจะต้องแจ้งแก่จำเลยว่าจำเลยมีสิทธิ ขอให้พิจารณาคดีโดยวิธีพิจารณาปกติ และนอกจากนี้ศาลยังมีดุลพินิจในการสั่งอนุญาตหรือไม่ก็ได้ หากศาลเห็นว่าจำเลยนั้นไม่ได้กระทำความผิดและควรใช้วิธีพิจารณาปกติ ศาลก็มีอำนาจที่จะสั่งให้ พิจารณาคดีนั้นโดยวิธีปกติหากมีเหตุอันสมควร

กล่าวโดยสรุป ปัญหาการพิจารณาคดีจราจรนั้น ผู้เขียนขอแบ่งออกเป็น 2 ประการ ได้แก่ ประการแรก. เรื่องเขตอำนาจศาลที่มีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีจราจร ตามร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีจราจร พ.ศ. .... ในมาตรา 3 ซึ่งกำหนดให้จัดตั้งแผนกคดีจราจร ขึ้นในศาลแขวงและศาลจังหวัดที่ไม่ได้อยู่ในเขตอำนาจของศาลแขวง ผู้ศึกษาเห็นว่าศาลที่มีเขตอำนาจ พิจารณาคดีตามร่างพระราชบัญญัติฯ ดังกล่าว ได้แก่ ศาลที่มูลคดีเกิดขึ้น อ้าง หรือเชื่อว่าได้เกิดขึ้นใน เขตอำนาจของตน ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 18 ย่อมเกิดปัญหาในการ อำนาจความสะดวกและการพิจารณาที่รวดเร็ว เนื่องจากการจราจรนั้น ผู้ขับขี่ย่อมต้องมีการขับชี่ ยานพาหนะของตนไปยังพื้นที่ต่าง ๆ และหากได้กระทำความผิดจราจรในพื้นที่ที่ตนเองเดินทางผ่าน

หรือจุดหมายปลายทางที่มีใช้ภูมิลำเนาของตน ย่อมทำให้เกิดความยุ่งยากและความลำบากในการอำนวยความสะดวก ยกตัวอย่างเช่น หากผู้ซึ่งมีภูมิลำเนาอยู่กรุงเทพมหานครและได้เดินทางไปจังหวัดเชียงใหม่ แต่การกระทำความผิดเกิดขึ้นในระหว่างทางที่ผ่าน เช่น จังหวัดนครสวรรค์ ดังนั้นแล้ว ศาลแขวงนครสวรรค์จึงมีอำนาจพิจารณาคดีดังกล่าว จึงอาจเกิดความยุ่งยากขึ้นแก่ผู้กระทำความผิดขึ้นได้เป็นอย่างยิ่ง ซึ่งเป็นการขัดกับความจำเป็นที่ต้องตรากฎหมายฉบับนี้ขึ้นมาเพื่อให้การพิจารณาคดีจราจรเป็นด้วยความสะดวก รวดเร็ว จึงเห็นว่าควรให้บัญญัติในเรื่องการโอนสำนวนคดีผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ของศาลได้หากผู้นั้นร้องขอ

ประการที่สอง เรื่องการฟ้องและการปฏิเสธข้อหา ในการฟ้องคดีนั้น ปัจจุบันหากผู้กระทำความผิดปฏิเสธข้อหาว่าไม่ได้กระทำความผิดหรือไม่ชำระค่าปรับจราจร พนักงานสอบสวนต้องสรุปข้อเท็จจริงพร้อมส่งพยานหลักฐานและสำนวนให้พนักงานอัยการ ในการดำเนินการฟ้องคดีต่อศาลต่อไป ซึ่งเป็นไปตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา จึงทำให้เกิดความไม่สะดวกแก่การดำเนินคดีทั้งในส่วนของผู้ฟ้องและผู้กระทำความผิด ซึ่งในสหรัฐอเมริกา กำหนดให้ใช้ใบสั่งจราจรแทนคำฟ้อง โดยไม่จำเป็นต้องร่างคำฟ้องเพื่อยื่นต่อศาล เช่น หากผู้กระทำความผิดต้องการปฏิเสธข้อหาสามารถกล่าวในช่องปฏิเสธข้อหา (deny the case) และเดินทางไปยังศาลที่มีเขตอำนาจ เพื่อยื่นใบสั่งดังกล่าวให้ศาลพิจารณา หากศาลเห็นว่าผู้กระทำความผิดไม่ได้กระทำความผิดหรือไม่ตั้งใจ ก็สามารถพิพากษาให้จำเลยไม่ต้องชำระค่าปรับได้ อันเป็นการอำนวยความสะดวกแก่ผู้ถูกกล่าวหา ทั้งยังเป็นการเข้าถึงกระบวนการยุติธรรมได้โดยง่าย ผู้ศึกษาจึงเห็นว่าควรเพิ่มบทบัญญัติว่าผู้ถูกกล่าวหาหรือผู้กระทำความผิด หากปฏิเสธข้อหาว่าไม่ได้กระทำความผิดหรือไม่ตั้งใจ กระทำความผิด สามารถนำไปสั่งจราจรแทนคำฟ้องหรือคำร้อง เพื่อร้องขอต่อศาลให้ดำเนินการพิจารณาพิพากษาได้

อย่างไรก็ตาม เมื่อกฎหมายจราจรเป็นกฎหมายเฉพาะที่บัญญัติขึ้น ในยุคกฎหมายเทคนิค (Technical Law) ตามทฤษฎีกฎหมายสามชั้น ซึ่งเป็นกฎหมายที่บัญญัติขึ้นจากการที่สังคมมีการพัฒนาขึ้น มีการติดต่อกันระหว่างผู้คนมากขึ้น ไม่ได้เกี่ยวข้องกับประเพณีหรือศีลธรรมของประชาชนนั้น ๆ โทษทางกฎหมายของกฎหมายจราจรจึงเป็นโทษเล็กน้อย ดังนั้น เมื่อนำหลักนิติธรรมที่มีหลักว่า จะต้องมีการพิจารณาตัดสินข้อพิพาทที่รวดเร็ว และการพิจารณาคดีของศาลต้องเที่ยงธรรม และมีเหตุผล ปัญหาการพิจารณาคดีจราจรทางบกของประเทศไทยนั้น จึงขัดกับหลักกฎหมายดังกล่าว ทั้งยังไม่เป็นการสะดวกแก่ผู้ที่จะต้องใช้สิทธิทางศาลที่สามารถเข้าถึงกระบวนการทางศาลได้โดยง่าย ซึ่งผู้ศึกษาเห็นว่าควรแก้ไขบทบัญญัติในเรื่องการพิจารณาคดีเพื่อให้ผู้กระทำความผิดหรือผู้ที่จะต้องใช้สิทธิทางศาลสามารถเข้าถึงกระบวนการทางศาลได้ และการพิจารณาพิพากษาศาลมีความรวดเร็ว สะดวก และเป็นการพิจารณาคดีที่เที่ยงธรรม ซึ่งผู้ศึกษาจะได้กล่าวไว้ในบทที่ 5 ต่อไป



### 3. ปัญหาความเชี่ยวชาญกฎหมายเฉพาะของผู้พิพากษา

การพิจารณาคดีจราจรในประเทศไทยนั้น ผู้พิพากษาที่พิจารณาคดีจราจร ได้แก่ ผู้พิพากษาศาลชั้นต้นในศาลที่มีเขตอำนาจพิจารณาคดีอาญา โดยไม่ได้แยกออกมาเป็นแผนกคดีจราจรต่างหาก เป็นเหตุให้ผู้พิพากษาที่มีอำนาจในการพิจารณาคดีจราจรนั้นไม่มีความเชี่ยวชาญด้านใดด้านหนึ่งเป็นพิเศษ โดยการพิจารณาคดีจราจร ปัจจุบันอยู่ในอำนาจการพิจารณาของศาลยุติธรรม แม้คดีจราจรนั้นโดยส่วนมากเป็นคดีเล็กน้อยหรือเป็นคดีที่มีโทษจำคุกและโทษปรับที่ไม่สูงมากที่อยู่ในอำนาจของศาลจังหวัดหรือศาลแขวงหรือศาลชั้นต้นที่มีอำนาจพิพากษาคดีอาญา โดยรวมเป็นการพิจารณาคดีอาญา ในการสอบแข่งขันตำแหน่งผู้ช่วยผู้พิพากษานั้น เป็นการสอบแข่งขันเพื่อเข้ามาสังกัดศาลยุติธรรม และหากเป็นผู้พิพากษาศาลชั้นต้นนั้น สามารถโยกย้ายไปยังศาลชั้นอุทธรณ์พิเศษต่าง ๆ โดยไม่จำเป็นต้องมีความเชี่ยวชาญด้านนั้นเป็นพิเศษ และเมื่อการพิจารณาคดีจราจรเป็นการพิจารณาพิพากษาคดีอาญาประเภทหนึ่งซึ่งมีโทษทางอาญา และการพิพากษาลงโทษในการกระทำความผิดอาญานั้น ผู้พิพากษาที่ตัดสินคดีจะกำหนดอัตราโทษผ่านบรรทัดฐานของศาลโดยผ่าน “ยี่ตอก” หรือบัญชีกำหนดโทษผู้กระทำความผิดในทางอาญา แต่อย่างไรก็ดี ในคดีบางประเภทที่ยี่ตอกไม่ได้กำหนดแนวทางการลงโทษไว้ ผู้พิพากษาที่มีอำนาจในการพิจารณาพิพากษาคดีดังกล่าว จำต้องมีความเชี่ยวชาญในกฎหมายเช่นว่านั้น ทั้งยังต้องรู้ถึงเจตนารมณ์ของบทบัญญัติที่ได้ถูกบัญญัติขึ้นไว้ เพื่อประสิทธิภาพในการพิจารณาพิพากษาคดีดังกล่าว ซึ่งแท้จริงแล้วผู้พิพากษาซึ่งเป็นผู้พิจารณาชี้ขาดคดีตามหลักนิติธรรม ต้องมีความเป็นอิสระ มีความสามารถ และเป็นกลาง แต่เมื่อผู้พิพากษาที่ได้รับหน้าที่ให้พิจารณาคดีจราจรเป็นผู้ที่ไม่มีความชำนาญหรือเชี่ยวชาญในด้านกฎหมายเฉพาะที่มีวัตถุประสงค์อย่างหนึ่งอย่างใด ทำให้การตัดสินคดีของผู้พิพากษาไม่เป็นอิสระอย่างแท้จริง ทั้งอาจเป็นการที่ผู้พิพากษาที่มีความสามารถในกฎหมายด้านนั้นจริง ๆ แล้ว ไม่อาจใช้ความสามารถของตนได้อย่างเต็มที่ จึงทำให้การพิจารณาพิพากษาคดีไม่สอดคล้องตามหลักนิติธรรมอย่างแท้จริง

จากการศึกษาถึงกฎหมายต่างประเทศ ผู้ศึกษาเห็นว่ากฎหมายของสหรัฐอเมริกา มีข้อดีดังนี้ ในเรื่องการคัดเลือกผู้พิพากษามีการคัดเลือกมาจากผู้ที่มีอาชีพทนายความและประกอบอาชีพทนายความมาแล้วไม่น้อยกว่า 5 ปี เข้ามาเป็นผู้มีอำนาจในการพิจารณาคดีจราจร แต่หากผู้กระทำความผิดได้ปฏิเสธข้อกล่าวหา ผู้พิพากษาหรือที่เรียกว่า Referee จะนัดให้มาศาลเพื่อพิจารณา อย่างไรก็ตาม ในแต่ละมลรัฐของสหรัฐอเมริกานั้นจะมีวิธีการพิจารณาคดีจราจรที่แตกต่างกัน ตัวอย่างการพิจารณาคดีในมลรัฐนิวยอร์ก จะใช้ระบบการพิจารณาคดีโดยเจ้าหน้าที่ (Administrative Law Judge) ซึ่งเป็นผู้พิพากษาซึ่งมาจากทางบริหาร



เป็นการให้ผู้มีอำนาจในทางบริหารเข้ามีอำนาจพิจารณาคดีพิพาทภาคีจรรยาที่มีความผิดเล็กน้อย ซึ่งในการพิจารณาในลักษณะนี้ ตัวจำเลยเองจะมีหรือไม่มีพยานความก็ได้ ทั้งการนำพยานหลักฐานเพื่อเข้าพิสูจน์ความผิดก็ไม่มี ความเคร่งครัดมากนัก โดยการพิสูจน์พยานหลักฐานจะนำสืบเพียงว่า พยานหลักฐานของฝ่ายใดมีน้ำหนักมากกว่ากัน อันเป็นการชั่งน้ำหนักพยานหลักฐาน ตามกฎหมายละเมิดในทางแพ่ง ซึ่งต่างจากคดีอาญาทั่วไปที่ต้องพิสูจน์ให้ปราศจากข้อสงสัย

ส่วนกฎหมายของสาธารณรัฐสิงคโปร์ บัญญัติให้การคัดเลือกผู้พิพากษาศาลแขวง (Appointment and Qualifications of District Court Judges) นั้น ต้องคัดเลือกโดยประธานาธิบดี โดยได้รับคำแนะนำจากอธิบดีผู้พิพากษา (Chief Judge) ทั้งนี้บุคคลผู้ที่ได้รับการคัดเลือกและแต่งตั้งนั้น ต้องได้ประกอบอาชีพด้านกฎหมาย ตาม Section 2 แห่งพระราชบัญญัติการประกอบอาชีพด้านกฎหมาย ค.ศ. 1966 (Legal Profession Act 1966) ไม่น้อยกว่า 7 ปี นอกจากนี้ที่กล่าวมาแล้วนั้น บุคคลสามารถได้รับการแต่งตั้งเป็นผู้พิพากษาศาลแขวง ได้อีกในกรณีหากบุคคลนั้นได้ประกอบอาชีพด้านกฎหมายมาแล้วไม่น้อยกว่า 5 ปี และอธิบดีผู้พิพากษาหลังจากที่ได้พิจารณาคุณสมบัติแล้ว ได้พิจารณาแล้วว่าบุคคลนั้นมีความเหมาะสมที่จะดำรงตำแหน่งดังกล่าว ก็สามารถได้รับการแต่งตั้งเป็นผู้พิพากษาศาลแขวง ได้สำหรับการคัดเลือกและแต่งตั้งผู้พิพากษาในศาลมาจิสเตรท (Magistrate's Court) โดยจะมีการคัดเลือกที่คล้ายคลึงกับการคัดเลือกผู้พิพากษาศาลแขวง แต่จะกำหนดคุณสมบัติของผู้เข้ารับการคัดเลือกที่แตกต่างกัน ซึ่งคุณสมบัติของผู้ที่ จะเข้ารับการคัดเลือกเป็นผู้พิพากษาศาลมาจิสเตรทนั้น ต้องประกอบอาชีพด้านกฎหมาย ตามมาตรา 2 (Section 2) แห่งพระราชบัญญัติการประกอบอาชีพด้านกฎหมาย ค.ศ. 1966 (Legal Profession Act 1966) ไม่น้อยกว่า 3 ปี หรือ บุคคลนั้นสามารถได้รับการแต่งตั้งเป็นผู้พิพากษาศาลมาจิสเตรทได้ หากบุคคลนั้นได้ประกอบอาชีพด้านกฎหมายมาแล้วไม่น้อยกว่า 1 ปี และอธิบดีผู้พิพากษาหลังจากที่ได้พิจารณาคุณสมบัติแล้ว ได้พิจารณาแล้วว่าบุคคลนั้นมีความเหมาะสมที่จะดำรงตำแหน่งดังกล่าว

กฎหมายของประเทศญี่ปุ่น ในการคัดเลือกผู้พิพากษาสำหรับศาลล่าง (lower-court judges) ไม่ว่าจะเป็นผู้พิพากษา ผู้ช่วยผู้พิพากษา และผู้พิพากษาศาลแขวง (summary court) ซึ่งได้รับการแต่งตั้งโดยศาลฎีกา และได้รับการโปรดเกล้าฯ โดยพระจักรพรรดิของประเทศญี่ปุ่น ซึ่งสำหรับศาลผู้พิพากษาศาลแขวงคัดเลือกจากประธานศาลสูง หรือผู้ที่มีประสบการณ์ทำงานด้านกฎหมายมากกว่า 3 ปี หรือ ผู้ช่วยผู้พิพากษา พนักงานอัยการ หรือทนายความ อาจได้รับการคัดเลือกและแต่งตั้งให้เป็นผู้พิพากษาศาลแขวงซึ่งต้องได้รับการคัดเลือก และแต่งตั้งผ่านคณะกรรมการคัดเลือกผู้พิพากษาศาลแขวง และผู้พิพากษาศาลแขวงมีวาระในการดำรงตำแหน่งวาระละ 10 ปี และสามารถกลับมาดำรงตำแหน่งได้อีก ทั้งนี้ผู้พิพากษาศาลแขวงต้องมีอายุไม่เกิน 70 ปี

กล่าวโดยสรุป การพิจารณาคดีจราจรเป็นการพิจารณาคดี โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อป้องกันการกระทำผิดวินัยจราจร เพื่อเป็นการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้ขับขี่ และเพิ่มความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ซึ่งต่างจากการดำเนินคดีอาญาทั่วไป ทั้งความผิดตามกฎหมายจราจรนั้น หากทำให้ผู้อื่นเสียหายย่อมเป็นการละเมิด อันเป็นหลักความรับผิดชอบของกฎหมายจราจรในทางแพ่ง ที่จะต้องดูว่าการกระทำนั้นเกิดจากความจงใจ (Willing) หรือความประมาทเลินเล่อหรือไม่ (Negligence) อันเป็นพื้นฐานสำคัญของกฎหมายจราจรอย่างหนึ่ง ทั้งนี้ ร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีจราจร พ.ศ. .... ที่กำหนดให้ตั้งแผนกคดีจราจรนั้น จะต้องมีกำหนดให้มีผู้พิพากษาหัวหน้าแผนกคดีจราจร ดังเช่นการจัดตั้งแผนกคดีซื้อขายออนไลน์ในศาลแพ่ง แต่ร่างฯ ดังกล่าวไม่ได้กำหนดคุณสมบัติของผู้พิพากษาที่เป็นผู้รับผิดชอบในตำแหน่งหัวหน้าแผนกฯ ผู้ศึกษาเห็นว่า **ควรกำหนดคุณสมบัติของผู้พิพากษาหัวหน้าแผนกคดีจราจร ต้องมีประสบการณ์ในการพิจารณาพิพากษาคดีจราจรไม่น้อยกว่า 4 ปี** เพื่อคอยให้คำปรึกษาแก่ผู้พิพากษาที่ต้องพิพากษาคดีจราจร อันเป็นการใช้ประสบการณ์และความรู้ความเชี่ยวชาญในการพิจารณาคดีจราจรให้มีประสิทธิภาพและตรงกับวัตถุประสงค์ของการบังคับใช้กฎหมาย ไม่ว่าจะเป็นการพิจารณาในทางอาญาหรือทางแพ่งก็ตาม

#### 4. ปัญหาการบังคับใช้เรื่องการตัดคะแนนความประพฤติในการขับรถที่ไม่มีประสิทธิภาพ

การบังคับใช้เรื่องการตัดคะแนนความประพฤติในการขับรถที่ไม่มีประสิทธิภาพที่ผ่านมานั้น เมื่อผู้กระทำความผิดจราจรได้กระทำความผิดขึ้น หากผู้กระทำความผิดได้ชำระค่าปรับตามที่เจ้าพนักงานตำรวจจราจรหรือพนักงานสอบสวนเปรียบเทียบแล้ว ก็ไม่ได้มีการบังคับในเรื่องของการตัดคะแนนความประพฤติในการขับรถที่ไม่มีประสิทธิภาพแต่อย่างใด อันเกิดจากการไม่บังคับใช้อย่างจริงจัง แม้ไม่ชำระค่าปรับจราจรก็ไม่อาจจะมีการบังคับให้ผู้กระทำความผิดชำระค่าปรับได้แต่อย่างใด ซึ่งการตัดคะแนนความประพฤติในการขับรถที่ไม่มีประสิทธิภาพนั้น เป็นมาตรการที่นานาประเทศได้นำมาใช้บังคับสำหรับผู้ฝ่าฝืนกฎหมายเกี่ยวกับการจราจรมาเป็นเวลานานแล้ว โดยใช้คะแนนมาเป็นส่วนในการบังคับให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะมีความระหนักในการขับรถบนท้องถนนมากขึ้น ซึ่งประเทศไทยได้นำระบบนี้มาใช้ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2562 โดยได้บัญญัติเพิ่มเติมในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 โดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 12) พ.ศ. 2562 บัญญัติไว้ในมาตรา 147/1 ถึงมาตรา 147/8 และให้สำนักงานตำรวจแห่งชาติเป็นผู้จัดทำระบบการบันทึกคะแนนความประพฤติการขับรถของผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ โดยวิธีการให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติและอธิบดีกรมการขนส่งทางบกพร้อมกันกำหนดและประกาศในราชกิจจานุเบกษา

โดยการกระทำความผิดในแต่ละประเภทยานั้นจะถูกตัดคะแนนลงไปตามฐานความผิดที่ได้กระทำ เมื่อผู้กระทำความผิดถูกตัดคะแนนจนหมดแล้วนั้น อาจถูกพักใช้ใบอนุญาตขับขี่หรือแม้แต่ถูกเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ได้ หากพิจารณาแล้วการตัดคะแนนความประพฤติในการขับรถที่ไม่มีประสิทธิภาพ ไม่อาจนำหลักของกฎหมายอาญามาบังคับใช้ได้ เช่น หลักไม่มีความผิด ไม่มีโทษโดยไม่กฎหมาย หรือ Nullum Crimen, Nulla Poena Sine Lege เนื่องจากการตัดคะแนนฯ ดังกล่าว ไม่ใช่โทษทางอาญา หากแต่เป็นไปตามหลักนิติรัฐที่กฎหมายได้ให้อำนาจให้รัฐสามารถกระทำการอย่างใดอย่างหนึ่งได้ เพราะหากมีการพักใช้หรือถูกเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ ย่อมเป็นการกระทบต่อสิทธิเสรีภาพของประชาชนอย่างหนึ่ง แต่เมื่อกฎหมายจราจรเป็นกฎหมายเทคนิค (Technical Law) อันเป็นความผิดที่เป็นความผิดต่อระเบียบ (Regulatory Offence) ซึ่งโดยธรรมชาติแล้วจะไม่เป็นความผิดในตัวเอง แต่เมื่อได้มีการวางหลักเกณฑ์เพื่อควบคุมความเป็นระเบียบของสังคมและเป็นการป้องกันอันตรายที่เกิดขึ้นจากการระเมิดต่อกฎระเบียบนั้น การบังคับใช้เรื่องการตัดคะแนนความประพฤติในการขับรถที่ไม่มีประสิทธิภาพจึงเข้ามาเป็นวิธีการหนึ่งในการควบคุมความประพฤติในการขับรถของผู้ใช้รถใช้ถนน

1) กฎหมายจราจรสหรัฐอเมริกาในการตัดคะแนนความประพฤติในการขับขี่ที่ไม่มีประสิทธิภาพนั้น กำหนดให้ผู้กระทำความผิดหากถูกตัดคะแนนครบ 12 คะแนนภายในระยะเวลา 2 ปี ผู้นั้นต้องถูกพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ แต่อย่างไรก็ตาม ในแต่ละมลรัฐนั้นจะมีรายละเอียดที่แตกต่างกันในการตัดคะแนนความประพฤติในการขับขี่ที่ไม่มีประสิทธิภาพ ซึ่งในบางมลรัฐกำหนดให้บางผิดบางฐานความผิดต้องถูกตัดคะแนนมากกว่าในฐานความเดียวกันของอีกมลรัฐ เช่น ในมลรัฐแอริโซนา (Arizona) หากกระทำผิดในข้อหาขับรถเร็วกว่าที่กฎหมายกำหนดต้องถูกตัดคะแนน 3 คะแนน แต่ในความผิดฐานเดียวกัน หากกระทำผิดในมลรัฐฟลอริดา (Florida) จะแบ่งเป็น 3 ระดับ หากเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดไม่เกิน 14 ไมล์ต่อชั่วโมง ต้องถูกตัดคะแนน 3 คะแนน แต่หากเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดตั้งแต่ 15 ไมล์ต่อชั่วโมงเป็นต้นไป จะถูกตัดคะแนน 4 คะแนน แต่หากใช้ความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดและเป็นเหตุให้เกิดความเสียหาย ต้องถูกตัดคะแนน 6 คะแนน ซึ่งในสหรัฐอเมริกาให้ความตระหนักในเรื่องคะแนนความประพฤตินี้อย่างจริงจัง โดยมีบริษัทประกันภัยเข้ามามีบทบาทในเรื่องคะแนนความประพฤตินี้ ด้วย กล่าวคือ บริษัทประกันภัย (Insurance Company) จะต้องดูคะแนนความประพฤติในการขับรถที่ไม่มีประสิทธิภาพก่อนที่จะพิจารณาว่าจะรับประกันภัยหรือไม่ เนื่องจากคะแนนดังกล่าวเป็นเครื่องบ่งชี้ถึงลักษณะการขับรถของผู้ที่จะทำประกันภัย หากผู้นั้นมีคะแนนมากจะหมายความว่าบริษัทประกันภัยต้องรับความเสี่ยงมากขึ้น ซึ่งเป็นเหตุให้บริษัทประกันภัยสามารถเรียกเบี้ยประกันเพิ่มขึ้น

2) สาธารณรัฐสิงคโปร์ การตัดคะแนนความประพฤติในการขับขี่ที่ไม่มีประสิทธิภาพ จะเรียกว่า The Drive Improvement Points System (DIPS) ซึ่งเป็นระบบในการประเมินการขับขี่ของสาธารณรัฐสิงคโปร์ จะเป็นทั้งการให้คะแนนและการตัดคะแนน เป็นการให้รางวัลและการลงโทษ ซึ่งคะแนนนั้นจะเริ่มที่ 0 คะแนน และหากผู้ขับขี่ได้กระทำละเมิดต่อกฎหมายคะแนนจะถูกเพิ่มเข้าไปในระบบ DIPS ในเรื่องการลงโทษนั้น หากเป็นผู้ที่ได้รับใบอนุญาตขับขี่ไม่เกิน 1 ปี ถูกตัดคะแนนเกิน 13 คะแนน ผู้นั้นต้องถูกเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ แต่หากเป็นผู้ที่ได้รับใบอนุญาตขับขี่ตั้งแต่ 1 ปีขึ้นไป จะต้องถูกพักใช้ใบอนุญาตขับขี่หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ แล้วแต่กรณี

3) ประเทศญี่ปุ่น ในเรื่องการตัดคะแนนความประพฤติในการขับขี่ที่ไม่มีประสิทธิภาพนั้น จะคล้ายคลึงกับสาธารณรัฐสิงคโปร์ คือ จะเริ่มคะแนนที่ 0 คะแนนหากผู้ขับขี่กระทำละเมิดต่อกฎหมายแล้วจะถูกเพิ่มคะแนนตามฐานความผิดต่าง ๆ และหากได้รับคะแนนถึงที่กฎหมายกำหนดแล้ว ผู้นั้นต้องถูกพักใช้ใบอนุญาตขับขี่หรือในบางกรณี ผู้นั้นอาจถูกเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ได้ แต่อย่างไรก็ตาม ทั้งสาธารณรัฐสิงคโปร์และประเทศญี่ปุ่นนั้น มีการกำหนดว่า หากเป็นการกระทำอันเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิต ผู้นั้นอาจถูกเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่และไม่สามารถขับขี่ได้อีก อายุคะแนนความประพฤติในการขับขี่ที่ไม่มีประสิทธิภาพของประเทศญี่ปุ่นนั้น มีอายุ 3 ปี และหากคะแนนดังกล่าวถึง 15 คะแนน ผู้นั้นจะถูกพักใช้ใบอนุญาตขับขี่เป็นระยะเวลาหนึ่ง หรือถูกเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่และไม่สามารถทำใบอนุญาตขับขี่ได้อีก พร้อมกันนี้ ในประเทศญี่ปุ่นนั้นมีการบังคับใช้ในเรื่องคะแนนความประพฤติในการขับขี่ที่ไม่มีประสิทธิภาพที่เข้มงวด ดังนั้น คะแนนดังกล่าวจึงมีความสำคัญมากในการขับขี่รถในประเทศญี่ปุ่น

กล่าวโดยสรุป ในเรื่องการตัดคะแนนความประพฤติในการขับขี่ที่ไม่มีประสิทธิภาพในประเทศไทยนั้น เพิ่งได้มีการบัญญัติขึ้นในปี พ.ศ. 2562 โดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 12) พ.ศ. 2562 โดยบัญญัติไว้ในมาตรา 147/1 ถึงมาตรา 147/8 ซึ่งหลักเกณฑ์ เงื่อนไข และวิธีการเกี่ยวกับระบบการบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถของผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่นั้น ถูกบัญญัติไว้ในระเบียบว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขเกี่ยวกับระบบการบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถของผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ พ.ศ. 2565 โดยได้บัญญัติวิธีการและรายละเอียดต่าง ๆ ไว้ แต่ยังไม่มีการบังคับใช้อย่างจริงจัง โดยในทางปฏิบัติเมื่อเจ้าพนักงานตำรวจจราจรหรือพนักงานสอบสวนได้ทำการเปรียบเทียบปรับตามอัตราที่กฎหมายกำหนดแล้ว เจ้าพนักงานตำรวจหรือพนักงานสอบสวนไม่ได้มีการบันทึกคะแนนหรือตัดคะแนนความประพฤติในการขับขี่ที่ไม่มีประสิทธิภาพแต่อย่างใด จึงทำให้ผู้ขับขี่ไม่เกรงกลัวหรือไม่ตระหนักถึงเรื่องดังกล่าว

ผู้ศึกษาเห็นว่าต้องมีการแก้ไขปัญหาโดยเพิ่มบทบัญญัติให้เป็นหน้าที่ของเจ้าพนักงานตำรวจจราจรหรือพนักงานสอบสวนที่ต้องทำการบันทึกคะแนนความประพฤติฯ พร้อมทั้งต้องแจ้ง

คะแนนความประพฤตินางในใบสั่งจราจร เพื่อเป็นการให้ผู้ขับขี่เกิดความตระหนัก อันเป็นผลให้เกิดการบังคับใช้อย่างเป็นรูปธรรม ดังที่จะได้กล่าวไว้ในบทที่ 5 ต่อไป

## 5. ตารางเปรียบเทียบปัญหาเกี่ยวกับการดำเนินคดีเกี่ยวกับการจราจรทางบกในประเทศไทยกับต่างประเทศ

ปัญหา	ประเทศไทย	สหรัฐอเมริกา	ประเทศสิงคโปร์	ประเทศญี่ปุ่น
1. ปัญหาการใช้ดุลพินิจของเจ้าพนักงานตำรวจ	สามารถใช้ดุลพินิจใน การเปรียบเทียบปรับได้ หากพบว่าได้มีการกระทำ ความผิดจราจรเกิดขึ้น หากเจ้าพนักงานตำรวจสามารถใช้ดุลพินิจว่ากล่าวตักเตือนได้ ก็ขอให้ใช้ดุลพินิจว่ากล่าวตักเตือนไม่จำเป็นต้องออกใบสั่งเพื่อให้ชำระค่าปรับ ทั้งยังอาจก่อให้เกิดการเรียกร้องสินบนได้	อำนาจในการใช้ดุลพินิจของเจ้าพนักงานตำรวจนั้นได้ถูกบัญญัติไว้ในกฎหมายไว้โดยชัดแจ้ง เมื่อเจ้าพนักงานตำรวจจราจรได้ทำการเขียนในสิ่งที่ผู้ถูกกล่าวหาแล้ว ผู้ถูกกล่าวหา นั้นไม่มีโอกาสที่จะกล่าวอ้างหรือแก้ตัวได้ตามหลักความรับผิดชอบโดยเคร่งครัด (strict liability offenses)	หากเป็นการกระทำ ความผิดจราจร ผู้กระทำ ความผิดต้องชำระค่าปรับตามใบสั่ง และสามารถชำระค่าปรับจราจรผ่านทางเครื่องรับชำระภายใน 3 วัน หลังจากที่ได้รับใบสั่งจราจรแล้ว จึงมิใช่เป็นการที่เจ้าพนักงานออกใบสั่งจราจรและให้ผู้กระทำผิดพบเจ้าพนักงานจราจรที่มีอำนาจ เพื่อให้ใช้ดุลพินิจในการกำหนดอัตราค่าปรับจราจร	เมื่อผู้กระทำ ความผิดได้กระทำละเมิดต่อบทกฎหมายจราจรแล้ว เจ้าพนักงานตำรวจผู้ขับขี่หยุดรถ (pull over) ซึ่งใบสั่งจราจรในประเทศญี่ปุ่นจะกำหนดสีใบสั่งจราจรตามความร้ายแรงของข้อหา การชำระค่าปรับจราจรในประเทศญี่ปุ่นนั้น กำหนดให้ชำระผ่านธนาคารหรือ ที่ทำการไปรษณีย์ในเวลาทำการเท่านั้น



ปัญหา	ประเทศไทย	สหรัฐอเมริกา	ประเทศสิงคโปร์	ประเทศญี่ปุ่น
2. ปัญหาวิธีพิจารณาคดีจราจร	การดำเนินคดีจราจรยังคงเป็นการพิจารณาพิพากษาคดีอาญาทั่วไป ไม่ได้แยกเป็นคดีจราจรต่างหาก และดำเนินการพิจารณาพิพากษาแบบคดีอาญาทั่วไป โดยไม่ได้กำหนดวิธีการพิจารณาขึ้นเป็นพิเศษแยกออกจากคดีอาญาทั่วไป จึงทำให้การพิจารณาคดีจราจรที่ไม่ใช่คดีที่มีอัตราโทษสูง เป็นคดีที่มีอัตราโทษไม่มากนัก มีความล่าช้า ไม่สะดวกรวดเร็ว รวมทั้งการควบคุมการขับขี่หรือการปรับเปลี่ยนการขับขี่รถบนท้องถนนยังไม่มีประสิทธิภาพเพียงพอ	ผู้กระทำความผิดหรือผู้ถูกกล่าวหาหากมีความประสงค์จะขอต่อสู้คดีเพื่อให้ศาลเป็นผู้กำหนดค่าปรับ ผู้กระทำความผิดหรือผู้ถูกกล่าวหาสามารถนำไปสั่งจราจรไปยังศาลที่มีเขตอำนาจซึ่งได้ระบุไว้ในใบสั่งนั้น ซึ่งศาลสามารถพิจารณาพิพากษาไปได้เลยโดยไม่ต้องจำเป็นต้องสืบพยาน ซึ่งในการพิจารณาคดีจราจรจะใช้ผู้พิพากษาคนเดียวเป็นองค์คณะ เมื่อผู้พิพากษาพิพากษาคดีในกรณีจำเลยให้การรับสารภาพ ศาลอาจอบรมสั่งสอนจำเลยไปพร้อมกันได้ด้วย	ศาลที่มีอำนาจพิจารณาคดีจราจร ได้แก่ ศาล District Court หรือ ศาล Magistrate's Court ซึ่งการดำเนินคดีจราจรในประเทศสิงคโปร์นั้นเป็นการดำเนินคดีแบบคดีอาญาทั่วไป ซึ่งเขตอำนาจการพิจารณานั้นขึ้นอยู่กับว่า คดีจราจรที่เวลานั้นจะอยู่ในเขตอำนาจของศาลใด	อยู่ภายใต้หลัก “การดำเนินคดีโดยรัฐ” โดยมีเพียงพนักงานอัยการเป็นผู้ดำเนินคดีอาญาเท่านั้น จึงต้องกระทำผ่านพนักงานอัยการในการยื่นคำร้องขอต่อศาลไปพร้อมกับคำฟ้องซึ่งพนักงานอัยการจะต้องแจ้งแก่จำเลยว่า จำเลยมีสิทธิขอให้พิจารณาคดีโดยวิธีพิจารณาปกติ และนอกจากนี้ศาลยังมีดุลพินิจในการสั่งอนุญาตหรือไม่ก็ได้ หากศาลเห็นว่าจำเลยนั้นไม่ได้กระทำความผิดและควรใช้วิธีพิจารณาปกติ ศาลมีอำนาจที่จะสั่งให้พิจารณาคดีนั้นโดยวิธีปกติ



ปัญหา	ประเทศไทย	สหรัฐอเมริกา	ประเทศสิงคโปร์	ประเทศญี่ปุ่น
				หากมีเหตุอันสมควร
3. ปัญหาความเสียหายของกฎหมายเฉพาะของผู้พิพากษา	การพิจารณาคดีจราจรเป็นการพิจารณาพิพากษาคดีอาญาประเภทหนึ่งซึ่งมีโทษทางอาญา และการพิพากษาลงโทษในการกระทำ ความผิดอาญานั้น ผู้พิพากษาที่ตัดสินคดีจะกำหนดอัตราโทษผ่านบรรทัดฐานของศาลโดยผ่าน “ยี่ต็อก” หรือบัญญัติกำหนดโทษผู้กระทำความผิดในทางอาญา	รัฐนิวยอร์ก ใช้ระบบการพิจารณาคดีโดย Administrative Law Judge เป็นผู้พิพากษาซึ่งมาจากทางบริหาร มีอำนาจพิจารณาคดีพิพากษาคดีจราจรที่มีความผิดเล็กน้อย โดยกำหนดพยานหลักฐานจะเข้าสู่พินิจก็ไม่มี ความเคร่งครัดมากนัก โดยการพิสูจนพยานหลักฐานจะนำสืบเพียงว่าพยานหลักฐานของฝ่ายใดมีน้ำหนักมากกว่า ซึ่งต่างจากคดีอาญาทั่วไปที่ต้องพิสูจนให้ปราศจากข้อสงสัย	การคัดเลือกผู้พิพากษาศาล District Court และศาล Magistrate’s Court คัดเลือกจากผู้มีประสบการณ์ทำงานด้านกฎหมายไม่น้อยกว่า 7 ปีหรือ 3 ปี ต้องได้รับการพิจารณาคุณสมบัติว่าเหมาะสมกับการดำรงตำแหน่งดังกล่าว	การคัดเลือกผู้พิพากษาสำหรับศาลล่าง (lower-court judges) ไม่ว่าจะเป็นผู้พิพากษา ผู้ช่วยผู้พิพากษาศาล summary court และผู้พิพากษาศาล Summary Court มีวาระในการดำรงตำแหน่งวาระละ 10 ปี และสามารถกลับมาดำรงตำแหน่งได้อีก ทั้งนี้ผู้พิพากษาศาล Summary Court ต้องมีอายุไม่เกิน 70 ปี

ปัญหา	ประเทศไทย	สหรัฐอเมริกา	ประเทศสิงคโปร์	ประเทศญี่ปุ่น
4. ปัญหาการบังคับใช้เรื่องการตัดคะแนนความประพฤติการขับรถที่ไม่มีประสิทธิภาพ	การตัดคะแนนความประพฤติในการขับรถ เป็นไปตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 การบังคับใช้เรื่องการตัดคะแนนความประพฤติการขับรถยังคงไม่มีประสิทธิภาพในการดำเนินการ อันเกิดจากการบังคับใช้ที่ไม่บังคับให้เกิดความตระหนักขึ้น เนื่องจากที่ผ่านมาเมื่อผู้กระทำความผิดจราจรได้กระทำความผิดขึ้น แม้ไม่ชำระค่าปรับจราจร ก็ไม่อาจจะมิบบังคับให้ชำระได้แต่อย่างไร	ในแต่ละมลรัฐนั้นจะมีรายละเอียดที่แตกต่างกันในการตัดคะแนนความประพฤติในการขับรถที่ไม่มีประสิทธิภาพ ซึ่งในบางมลรัฐ กำหนดให้บางผิดบางฐานความผิดต้องถูกตัดคะแนนมากกว่าในฐานความเดียวกันของอีกมลรัฐ	การตัดคะแนนความประพฤติในการขับรถที่ไม่มีประสิทธิภาพ จะเรียกว่า The Drive Improvement Points System (DIPS) ซึ่งเป็นระบบในการประเมินการขับรถของสาธารณรัฐสิงคโปร์ จะเป็นการให้คะแนน เป็นการให้รางวัลและการลงโทษ และหากผู้ขับรถได้กระทำละเมิดต่อกฎหมายคะแนนจะถูกเพิ่มเข้าไปในระบบ DIPS	ในเรื่องการตัดคะแนนความประพฤติในการขับรถที่ไม่มีประสิทธิภาพนั้น จะคล้ายคลึงกับสาธารณรัฐสิงคโปร์ คือ จะเริ่มคะแนนที่ 0 คะแนน หากผู้ขับรถกระทำละเมิดต่อกฎหมายแล้วจะถูกเพิ่มคะแนนตามฐานความผิดต่างๆ และหากได้รับคะแนนถึงที่กฎหมายกำหนดแล้ว ผู้นั้นต้องถูกพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ หรือในบางกรณีผู้นั้นอาจถูกเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ได้

จากตารางดังกล่าว ปัญหาเกี่ยวกับการดำเนินคดีจราจรทางบกของประเทศไทยเปรียบเทียบกับต่างประเทศ ทำให้เห็นว่า กฎหมายจราจรของประเทศไทยมีสภาพการบังคับใช้ที่ยังไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร ไม่ว่าจะเป็นในเรื่องการใช้ดุลพินิจของเจ้าพนักงานตำรวจที่ยังคงมีช่องว่าง

ของกฎหมายให้เกิดการทุจริต การพิจารณาคดีจราจรและผู้พิพากษาที่ไม่มีความเชี่ยวชาญในกฎหมายจราจรทางบกซึ่งต้องพิจารณาคดีจราจรให้ตรงต่อวัตถุประสงค์ของบทบัญญัติตามกฎหมายหรือในเรื่องของการบังคับใช้ในเรื่องการตัดคะแนนความประพฤติในการขับรถที่ไม่มีประสิทธิภาพก็ยังไม่มีการบังคับใช้ที่จริงจัง จากการศึกษากฎหมายต่างประเทศ จะพบว่าในแต่ละประเทศจะมีข้อดีของกฎหมายและการบังคับใช้กฎหมายให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพที่แตกต่างกัน ดังเช่นจากการศึกษาในเรื่องการตัดคะแนนความประพฤติในการขับรถที่ไม่มีประสิทธิภาพ พบว่าในสหรัฐอเมริกา นั้นให้ความสำคัญในเรื่องคะแนนความประพฤติฯ อย่างจริงจัง ทั้งในภาคเอกชน เช่น บริษัทประกันภัยก็สามารถเข้าถึงข้อมูลดังกล่าวและนำมาเป็นเหตุในการที่จะเพิ่มเบี้ยประกันได้ ทั้งสาธารณรัฐสิงคโปร์ และประเทศญี่ปุ่นก็ยังมีการบัญญัติกฎหมายและระบบการบังคับใช้การตัดคะแนนความประพฤติฯ ที่เป็นรูปธรรม อันเป็นการให้ผู้ขับขี่ตระหนักถึงการเคารพกฎจราจรและการขับรถอย่างมีประสิทธิภาพที่จะก่อให้เกิดความเป็นระเบียบเรียบร้อยและความปลอดภัยบนท้องถนน ซึ่งผู้ศึกษาจะได้นำมาใช้เป็นแนวทางในการแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมาย โดยจะได้เขียนไว้ในส่วนของข้อเสนอแนะในบทที่ 5 ต่อไป



## บทที่ 5

### บทสรุปและข้อเสนอแนะ

#### 1. บทสรุป

กฎหมายเกี่ยวกับจรรยาบรรณทางบกเป็นกฎหมายที่ถูกบัญญัติขึ้นเป็นกฎหมายเทคนิค (Technical Law) เพื่อเป็นการควบคุมการจรรยาบรรณทางบกและเป็นการจัดระเบียบของสังคม ตามทฤษฎีกฎหมายสามชั้น ในยุคกฎหมายเทคนิค อันเกิดจากการที่สังคมมีการพัฒนาในด้านต่าง ๆ รวมถึงการจรรยาบรรณทางบกด้วย และเมื่อมีการบัญญัติกฎหมายเกี่ยวกับจรรยาบรรณทางบกขึ้นมาแล้วนั้น ย่อมเป็นการกระทบกระเทือนต่อสิทธิ เสรีภาพของประชาชนในอันที่จะถูกจำกัดและถูกควบคุม เพื่อให้เกิดความเป็นระเบียบเรียบร้อยและความสงบสุขของสังคม ทั้งนี้เมื่อกฎหมายเกี่ยวกับการจรรยาบรรณทางบกเป็นกฎหมายที่มีโทษทางอาญา บทบัญญัติเกี่ยวกับการจรรยาบรรณทางบกนั้นจึงต้องมีความแน่นอนชัดเจน มีการกำหนดบทลงโทษที่ชัดเจน พร้อมทั้งต้องระบุถึงการกระทำว่าการกระทำใดเป็นความผิดอย่างชัดเจน อันมีรากฐานมาจากหลักไม่มีความผิด ไม่มีโทษ โดยไม่มีกฎหมาย หรือ Nullum Crimen Nulla Peona Sine Lege นั้นเอง

อย่างไรก็ตาม จากที่ผู้ศึกษาได้กล่าวมาแล้วว่ากฎหมายจรรยาบรรณทางบกเป็นกฎหมายเทคนิค (Technical Law) ซึ่งตามหลักนิติรัฐ (Legal State) ได้ให้อำนาจโดยการตราเป็นกฎหมายให้แก่เจ้าพนักงานของรัฐในการดำเนินการตามกฎหมายเกี่ยวกับจรรยาบรรณทางบก โดยหลักนิติรัฐแม้จะเป็นเครื่องมือสำคัญในการบัญญัติกฎหมายเพื่อควบคุมให้บ้านเมืองเกิดความสงบเรียบร้อยแล้ว ก็ต้องมีเครื่องมือที่สำคัญอีกอย่างหนึ่งที่ใช้เพื่อตรวจสอบการใช้อำนาจรัฐและเจ้าหน้าที่ของรัฐตามที่กฎหมายได้ให้อำนาจไว้ และเป็นกฎหมายที่ให้อำนาจเจ้าพนักงานตำรวจในการใช้ดุลพินิจจึงต้องถูกควบคุมการใช้ดุลพินิจของเจ้าหน้าที่ของรัฐโดยอาศัยหลักการใช้ดุลพินิจของฝ่ายปกครอง ได้แก่ หลักการใช้ดุลพินิจของฝ่ายปกครอง อันเป็นหลักการสำหรับเพื่อควบคุมการใช้ดุลพินิจของเจ้าหน้าที่ของรัฐ ทั้งยังเป็นเครื่องมือในการควบคุมการใช้ดุลพินิจของเจ้าหน้าที่ของรัฐ ให้เป็นไปตามเจตนารมณ์ของกฎหมาย ซึ่งจะก่อให้เกิดความยุติธรรมภายใต้กรอบของกฎหมายดังที่กล่าวมาแล้ว

เมื่อนำกฎหมายเกี่ยวกับการจรรยาบรรณทางบกและวิธีการดำเนินคดีเกี่ยวกับการจรรยาบรรณทางบกของประเทศไทยมาเปรียบเทียบกับกฎหมายและวิธีการดำเนินคดีของต่างประเทศนั้น ในทุกประเทศได้มีการบัญญัติกฎหมายเกี่ยวกับการจรรยาบรรณทางบก ซึ่งผู้ศึกษาได้ทำการศึกษากฎหมาย

จรรยาบรรณและวิธีการดำเนินคดีเกี่ยวกับการจรรยาบรรณของสหรัฐอเมริกา สาธารณรัฐสิงคโปร์ และประเทศญี่ปุ่น ซึ่งแต่ละประเทศได้มีการบัญญัติกฎหมายจรรยาบรรณในรูปแบบพระราชบัญญัติ เว้นแต่สหรัฐอเมริกาซึ่งได้บัญญัติกฎหมายเกี่ยวกับการจรรยาบรรณในรูปแบบประมวลกฎหมาย (Code) ซึ่งผู้ศึกษาได้ทำการศึกษากฎหมายจรรยาบรรณของมลรัฐแคลิฟอร์เนียและมลรัฐนิวยอร์ก โดยทั้งสองมลรัฐได้บัญญัติกฎหมายจรรยาบรรณในลักษณะเป็นประมวลกฎหมายเช่นเดียวกัน แต่อย่างไรก็ดี ในส่วนของบทบัญญัติกฎหมายนั้น มีการบัญญัติความผิดเกี่ยวกับการจรรยาบรรณที่คล้ายคลึงกัน เช่น ความผิดฐานข่มขืนไม่คำนึงถึงความปลอดภัย ความผิดฐานข่มขืนในความเร็วเกินกว่าอัตราที่กำหนด หรือความผิดฐานข่มขืนในขณะเมาสุรา เป็นต้น แต่จะแตกต่างกันในอัตราโทษและบทลงโทษของแต่ละประเทศ

ในส่วนของปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับการดำเนินคดีเกี่ยวกับการจรรยาบรรณในประเทศไทย ผู้ศึกษาได้ทำการศึกษาปัญหาและสามารถหยิบยกประเด็นปัญหาขึ้นมาพิจารณาได้ ดังนี้

1) ประเด็นปัญหาการใช้ดุลพินิจของเจ้าพนักงานตำรวจ จากการศึกษาพบว่า กฎหมายให้ดุลพินิจเจ้าพนักงานตำรวจจรรยาบรรณหรือพนักงานสอบสวนในการกำหนดค่าปรับจรรยาบรรณ จะให้ดำเนินการชำระค่าปรับ ณ สถานีตำรวจหรือจุดตรวจเพื่อกวดขันวินัยจรรยาบรรณในทันที จึงก่อให้เกิดการใช้อำนาจในทางการหาผลประโยชน์ในทางทุจริตแก่ตนเอง ซึ่งในประเทศญี่ปุ่นและสาธารณรัฐสิงคโปร์นั้น จะกำหนดให้เจ้าพนักงานตำรวจมีหน้าที่ออกไปสั่งให้ผู้กระทำความผิด ชำระค่าปรับ ณ ธนาคารหรือที่ทำการไปรษณีย์ หรือที่เครื่องรับชำระค่าปรับเท่านั้น โดยเจ้าพนักงานจรรยาบรรณหรือพนักงานสอบสวนไม่มีอำนาจในการรับเงินค่าปรับจรรยาบรรณหรือใช้ดุลพินิจกำหนดค่าปรับแต่อย่างใด

2) ประเด็นปัญหาวิธีการพิจารณาคดีจรรยาบรรณ ซึ่งผู้ศึกษาได้ทำการแยกออกมาเป็น 2 ประการ คือ ประการแรก เรื่องเขตอำนาจของศาลที่มีอำนาจพิจารณาคดีจรรยาบรรณตามร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีจรรยาบรรณ พ.ศ. .... ได้กำหนดให้ศาลที่มูลคดีเกิดขึ้น อ้าง หรือเชื่อว่าได้เกิดขึ้นในเขตอำนาจของตนเป็นศาลที่มีอำนาจในการพิจารณาคดีจรรยาบรรณดังกล่าว แต่อย่างไรก็ดี การจรรยาบรรณเป็นการที่ผู้กระทำความผิดได้ขยับขยายพหุของตนไปตามพื้นที่ต่าง ๆ เมื่อมีการกระทำความผิดขึ้นที่ใด หากให้ศาลที่มูลคดีเกิดขึ้นมีอำนาจพิจารณาย่อมทำให้เกิดความไม่สะดวกแก่จำเลย อันขัดกับวัตถุประสงค์ในการตราพระราชบัญญัติดังกล่าวขึ้นมา ในประการที่สอง เรื่องการฟ้องและการปฏิเสธข้อหา ซึ่งในปัจจุบันการฟ้องคดีจรรยาบรรณยังคงต้องมีการดำเนินการฟ้องคดีแบบเช่นคดีอาญาทั่วไป ซึ่งในสหรัฐอเมริกา หากปฏิเสธข้อหาหรือดำเนินการฟ้องคดีจรรยาบรรณ สามารถนำไปสั่งไปยังศาลที่มีเขตอำนาจเพื่อยื่นต่อศาลให้ดำเนินการพิจารณาคดี และศาลสามารถพิจารณาพิพากษาคดีได้ ซึ่งยอมทำให้ผู้ถูกกล่าวหาหรือประชาชนสามารถเข้าถึงกระบวนการยุติธรรมได้โดยง่าย

3) ประเด็นปัญหาความเชี่ยวชาญกฎหมายเฉพาะของผู้พิพากษา ผู้พิพากษาที่มีอำนาจพิจารณาคดีจราจรในปัจจุบันนี้ ได้แก่ ผู้พิพากษาศาลชั้นต้นที่ประจำอยู่ในศาลที่มีเขตอำนาจพิจารณาคดีจราจรนั้น เช่น ศาลจังหวัดหรือศาลแขวง แต่ร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีจราจร พ.ศ. .... ได้กำหนดให้มีการจัดตั้งแผนกคดีจราจรขึ้นในศาลแขวงหรือในศาลจังหวัดที่ไม่ได้อยู่ในเขตอำนาจของศาลแขวง ซึ่งต้องมีการจัดตั้งผู้พิพากษาหัวหน้าแผนกคดีจราจร ผู้ศึกษาเห็นว่าควรกำหนดคุณสมบัติให้ต้องมีประสบการณ์ในการพิจารณาคดีจราจรมาแล้วด้วย

4) ประเด็นปัญหาการบังคับใช้เรื่องการตัดคะแนนความประพฤติในการขับขี่ที่ไม่มีประสิทธิภาพ ประเด็นดังกล่าวเป็นเรื่องใหม่ที่เพิ่งนำมาใช้ในปี พ.ศ. 2562 โดยบัญญัติเพิ่มเติมในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ไว้ในมาตรา 147/1 ถึงมาตรา 147/8 ซึ่งรายละเอียดหลักเกณฑ์ เงื่อนไข และวิธีการได้ถูกบัญญัติไว้ละเอียดด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขเกี่ยวกับระบบการบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับขี่ของผู้ที่ได้รับใบอนุญาตขับขี่ พ.ศ. 2565 แต่ก็ยังไม่สามารถบังคับใช้ได้จริงจังหรือมีประสิทธิภาพ ซึ่งในต่างประเทศนั้นการบังคับใช้เรื่องการตัดคะแนนความประพฤติในการขับขี่นั้น เป็นเรื่องที่สำคัญและผู้ขับขี่ตระหนักเป็นอย่างมาก จึงเห็นว่าควรให้เป็นหน้าที่ที่เจ้าพนักงานตำรวจ เมื่อจะทำการออกใบสั่งหรือเมื่อผู้กระทำความผิดได้ชำระค่าปรับ ต้องแจ้งคะแนนความประพฤติแก่ผู้ขับขี่ ซึ่งจะทำให้ผู้ขับขี่ตระหนักถึงเรื่องดังกล่าว และเป็นผลให้เกิดการบังคับใช้อย่างเป็นรูปธรรมและมีประสิทธิภาพ

จากปัญหาข้างต้น ผู้ศึกษามีข้อเสนอแนะในการแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมาย ดังจะได้กล่าวในข้อเสนอแนะต่อไป

## 2. ข้อเสนอแนะ

### 1. กำหนดให้มีบทบัญญัติควบคุมการใช้ดุลพินิจของเจ้าพนักงานตำรวจ

ผู้ศึกษาเห็นสมควรแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 141 และมาตรา 145 ดังนี้

1) แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา 141 จากเดิม มาตรา 141 “เมื่อผู้ขับขี่ เจ้าของรถ หรือผู้ครอบครองรถได้รับใบสั่งตามมาตรา 140 แล้ว ให้ชำระค่าปรับภายในเวลาที่กำหนดไว้ในใบสั่ง ด้วยวิธีการอย่างหนึ่งอย่างใด ดังต่อไปนี้

(1) ชำระค่าปรับโดยการส่งธนาคณ์หรือการส่งตัวแลกเงินของธนาคารโดยทางไปรษณีย์ลงทะเบียน สั่งจ่ายให้แก่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ พร้อมด้วยสำเนาใบสั่งไปยังสถานที่ที่ระบุไว้



ในใบสั่ง หรือ โดยวิธีการธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ บัตรเครดิต หรือวิธีการอื่น โดยผ่านธนาคารหรือหน่วยบริการ รับชำระเงิน ตามจำนวนที่ระบุไว้ในใบสั่ง ทั้งนี้ ตามระเบียบที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนด

(2) ชำระค่าปรับที่สถานีตำรวจ โดยชำระตามจำนวนที่กำหนดไว้ในใบสั่งหรือตามจำนวนที่พนักงานสอบสวนเปรียบเทียบ และในกรณีนี้ ให้พนักงานสอบสวนทุกท้องที่มีเขตอำนาจในการเปรียบเทียบปรับได้ทั่วราชอาณาจักร

เมื่อผู้ได้รับใบสั่งได้ชำระค่าปรับครบถ้วนถูกต้องแล้ว ให้คดีเป็นอันเลิกกัน”

**ผู้ศึกษาเห็นสมควรแก้ไขเพิ่มเติมดังนี้**

**มาตรา 141** “เมื่อผู้ขับขี่ เจ้าของรถ หรือผู้ครอบครองรถได้รับใบสั่งตามมาตรา 140 แล้ว ให้ชำระค่าปรับภายในเวลาที่กำหนดไว้ในใบสั่ง ด้วยวิธีการอย่างหนึ่งอย่างใด ดังต่อไปนี้

(1) ชำระค่าปรับโดยการส่งธนาคัตหรือการส่งตัวแลกเงินของธนาคารโดยทางไปรษณีย์ลงทะเบียน ส่งจ่ายให้แก่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ พร้อมด้วยสำเนาใบสั่งไปยังสถานที่ที่ระบุไว้ในใบสั่ง หรือ โดยวิธีการธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ บัตรเครดิต หรือวิธีการอื่น โดยผ่านธนาคารหรือหน่วยบริการรับชำระเงิน ตามจำนวนที่ระบุไว้ในใบสั่ง ทั้งนี้ ตามระเบียบที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนด

(2) ชำระค่าปรับที่สถานีตำรวจ โดยชำระตามจำนวนที่กำหนดไว้ในใบสั่ง **โดยวิธีการธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ ให้ถือว่าสถานีตำรวจเป็นหน่วยรับบริการชำระเงิน ตาม (1) และในกรณีนี้ ให้สถานีตำรวจทุกท้องที่มีเขตอำนาจในการเปรียบเทียบปรับได้ทั่วราชอาณาจักร**

เมื่อผู้ได้รับใบสั่งได้ชำระค่าปรับครบถ้วนถูกต้องแล้ว ให้คดีเป็นอันเลิกกัน”

2) แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา 145 จากเดิม **มาตรา 145** “บรรดาความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ นอกจากความผิดที่กำหนดโทษไว้ในมาตรา 157/1 มาตรา 159 มาตรา 160 มาตรา 160 ทวิ และมาตรา 160 ทริ ให้พนักงานสอบสวนผู้มีอำนาจทำการสอบสวนตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญามีอำนาจเปรียบเทียบหรือว่ากล่าวตักเตือนได้

ในกรณีที่ผู้ขับขี่ได้ขับรถชนหรือโดนคนเดินเท้าที่ข้ามทางนอกทางข้ามและอยู่ในระหว่างทางข้ามกับเครื่องหมายจราจรแสดงเขตทางข้าม หรือที่ข้ามทางนอกทางข้ามโดยลอดข้ามหรือผ่านสิ่งปิดกั้น หรือแผงปิดกั้นที่หัวหน้าเจ้าพนักงานจราจรหรือเจ้าพนักงานจราจรนำมาวางหรือ ตั้งอยู่บนทางเท้าหรือกลางถนน เมื่อพนักงานสอบสวนมีเหตุผลอันควรเชื่อว่าผู้ขับขี่ซึ่งเป็นผู้ต้องหาได้ ให้ความระมัดระวังตามความในมาตรา ๓๒ แล้ว ให้พนักงานสอบสวนมีอำนาจปล่อยตัวผู้ต้องหาไป ชั่วคราวโดยไม่มีประกันได้ เมื่อผู้ต้องหาหรือผู้มีประโยชน์เกี่ยวข้องร้องขอ”

**ผู้ศึกษาเห็นสมควรแก้ไขเพิ่มเติมดังนี้**

**มาตรา 145** “บรรดาความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ นอกจากความผิดที่กำหนดโทษไว้ใน มาตรา 157/1 มาตรา 159 มาตรา 160 มาตรา 160 ทวิ และมาตรา 160 ตริ หากเจ้าพนักงานจราจรมี เหตุผลอันควรเชื่อว่าผู้ขับขี่ ไม่ได้ตั้งใจกระทำหรือได้ใช้ความระมัดระวังตามสมควรแล้ว ให้เจ้าพนักงานจราจรว่ากล่าวตักเตือนได้

ในกรณีที่ผู้ขับขี่ได้ขับรถชนหรือโดนคนเดินเท้าที่ข้ามทางนอกทางข้ามและอยู่ใน ระหว่างทางข้ามกับเครื่องหมายจราจรแสดงเขตทางข้าม หรือที่ข้ามทางนอกทางข้ามโดยลอด ข้ามหรือผ่านสิ่งปิดกั้น หรือแผงปิดกั้นที่หัวหน้าเจ้าพนักงานจราจรหรือเจ้าพนักงานจราจรนำมาวาง หรือ ตั้งอยู่บนทางเท้าหรือกลางถนน เมื่อพนักงานสอบสวนมีเหตุผลอันควรเชื่อว่าผู้ขับขี่ ซึ่งเป็นผู้ต้องหาได้ ใช้ความระมัดระวังตามความในมาตรา ๓๒ แล้ว ให้พนักงานสอบสวน มีอำนาจปล่อยตัวผู้ต้องหาไป ชั่วคราวโดยไม่มีประกันได้ เมื่อผู้ต้องหาหรือผู้มิประโยชน์เกี่ยวข้อง ร้องขอ”

2. กำหนดมาตรการเรื่องการบังคับใช้กฎหมาย ซึ่งผู้ศึกษาได้แบ่งออกเป็น 2 กรณี ต้องแก้ไขเพิ่มเติม

#### 2.1 กำหนดมาตรการเรื่องการเอนคัต

การเอนคัตที่เกี่ยวข้องกับเรื่องเขตอำนาจศาลที่มีอำนาจพิจารณาคดีจราจร หากมีการบังคับ ใช้ร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีจราจร พ.ศ. .... แล้ว **ต้องเพิ่มเติมในเรื่องการเอนคัต**ผ่านระบบ อิเล็กทรอนิกส์ เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกแก่ผู้กระทำความผิด และเป็นการให้คดีจราจรเสร็จไป โดยรวดเร็ว ประหยัด และเป็นธรรม จึงควรเพิ่มเติมร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีจราจร พ.ศ. .... ต่อไปนี้

มาตรา 7/1 “หากศาลที่มีอำนาจในการพิจารณาคดีจราจรใดได้รับคดีจราจรไว้พิจารณาแล้ว โจทก์หรือจำเลยร้องขอให้เอนคัตผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ไปพิจารณาที่ศาลอื่น ซึ่งจะเป็นการอำนวยความสะดวกให้แก่จำเลย อันเป็นศาลที่จำเลยมีภูมิลำเนาหรือมีถิ่นที่อยู่ และจะทำให้คดีนั้นเสร็จไป โดยรวดเร็วและสะดวกยิ่งขึ้น เมื่อศาลเดิมได้ตกลงกับอีกศาลหนึ่งแล้ว จะสั่งให้เอนคัตผ่านระบบ อิเล็กทรอนิกส์ไปยังอีกศาลหนึ่งก็ได้

วิธีการดำเนินการ หลักเกณฑ์ และเงื่อนไข ให้เป็นไปตามประกาศคณะกรรมการบริหาร ศาลยุติธรรม”

#### 2.2 กำหนดมาตรการในการใช้สิทธิทางศาล

จากเดิม **มาตรา 10** “ในคดีจราจรตามมาตรา 4 (3) ที่พนักงานเจ้าหน้าที่ได้ออกใบสั่งตาม กฎหมายว่าด้วยจราจรทางบก และยังไม่พ้นกำหนดเวลาชำระค่าปรับที่ระบุไว้ในหนังสือแจ้ง การไม่ปฏิบัติตามใบสั่งตามมาตรา 141/1 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 หากผู้ถูกออกใบสั่งมาพบพนักงานสอบสวนเพื่อแจ้งว่าตนไม่ได้กระทำผิดตามใบสั่ง

หรือแจ้งว่าไม่ยินยอมให้เปรียบเทียบ หรือแจ้งว่าไม่ประสงค์ชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบ และไม่ปรากฏหลักฐานโดยชัดแจ้งว่าไม่มีเหตุตามกฎหมายที่จะออกใบสั่ง ให้พนักงานสอบสวน ออกใบนัดให้ผู้ยื่นไปศาลตามวันและเวลาที่ระบุไว้ในใบนัด แต่ต้องไม่เกินสิบห้าวันนับแต่วันที่มาพบพนักงานสอบสวน โดยส่งใบนัดให้แก่ผู้ถูกออกใบสั่งโดยตรงในวันมาพบพนักงานสอบสวน ทั้งนี้ให้พนักงานสอบสวนสอบถามผู้ถูกออกใบสั่งถึงวันและเวลาที่สามารถเดินทางไปศาลได้ก่อนจะระบุวันเวลาในใบนัดตามวรรคนี้

กรณีตามวรรคหนึ่ง หากผู้ถูกออกใบสั่งไม่ได้มาพบพนักงานสอบสวน แต่ได้แจ้งเป็นหนังสือต่อพนักงานสอบสวน การออกใบนัดให้ไปศาลแก่ผู้ยื่น ให้ดำเนินการตามระยะเวลาและวิธีการที่กำหนดในมาตรา 11”

### **ผู้ศึกษาเห็นสมควรแก้ไขเพิ่มเติมดังนี้**

**มาตรา 10** “ในคดีจราจรตามมาตรา 4 (3) ที่พนักงานเจ้าหน้าที่ได้ออกใบสั่งตามกฎหมายว่าด้วยจราจรทางบก และยังไม่พ้นกำหนดเวลาชำระค่าปรับที่ระบุไว้ในหนังสือแจ้งการไม่ปฏิบัติตามใบสั่ง ตามมาตรา 141/1 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 หากผู้ถูกออกใบสั่งมาพบพนักงานสอบสวนเพื่อแจ้งว่าตนไม่ได้กระทำความผิดตามใบสั่ง หรือแจ้งว่าไม่ยินยอมให้เปรียบเทียบ หรือแจ้งว่าไม่ประสงค์ชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบ และไม่ปรากฏหลักฐานโดยชัดแจ้งว่าไม่มีเหตุตามกฎหมายที่จะออกใบสั่ง ให้พนักงานสอบสวนออกใบนัดให้ผู้ถูกออกใบสั่งโดยตรงในวันมาพบพนักงานสอบสวน **ทั้งนี้ ให้ผู้ถูกออกใบสั่งหากประสงค์จะใช้สิทธิทางศาลเอง ให้ผู้ถูกออกใบสั่งใช้ใบสั่งที่พนักงานเจ้าหน้าที่ได้ออกใบสั่งตามกฎหมายว่าด้วยจราจรทางบก เสมือนเป็นคำฟ้องยื่นต่อศาล พร้อมแนบพยานหลักฐานมาพร้อมใบสั่ง โดยผู้ถูกออกใบสั่งอาจยื่นต่อศาลที่มีเขตอำนาจในการพิจารณาคดีจราจรหรือศาลที่ตนมีภูมิลำเนาหรือมีถิ่นที่อยู่ หากเป็นเพื่อความสะดวกและทำให้คดีเสร็จไปได้โดยเร็ว ผู้ถูกออกใบสั่งอาจขอให้ศาลนั้นโอนคดีทางระบบอิเล็กทรอนิกส์มายังศาลที่ตนมีภูมิลำเนาหรือมีถิ่นที่อยู่ก็ได้”**

กรณีตามวรรคหนึ่ง หากผู้ถูกออกใบสั่งไม่ได้มาพบพนักงานสอบสวน แต่ได้แจ้งเป็นหนังสือต่อพนักงานสอบสวน การออกใบนัดให้ไปศาลแก่ผู้ยื่น ให้ดำเนินการตามระยะเวลาและวิธีการที่กำหนดในมาตรา 11” กรณีการฟ้องคดีและการปฏิเสธข้อหา ต้องแก้ไขเพิ่มเติมร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีจราจร พ.ศ. .... ดังต่อไปนี้

### **3. กำหนดให้เพิ่มเติมเกี่ยวกับความเชี่ยวชาญกฎหมายเฉพาะของผู้พิพากษา ดังนี้**

ข้อ .. “ให้มีผู้พิพากษาหัวหน้าแผนกคดีจราจรในศาลแขวงหรือศาลจังหวัดที่ไม่ได้อยู่ในอำนาจของศาลแขวงเป็นผู้รับผิดชอบงานในแผนกคนหนึ่ง **ซึ่งเคยพิจารณาคดีจราจรหรือมีประสบการณ์ในการพิจารณาคดีจราจรมาแล้วไม่น้อยกว่า 4 ปี** และให้ผู้พิพากษาหัวหน้าศาลจัดให้มีผู้พิพากษาที่มีความรู้ความเชี่ยวชาญด้านกฎหมายจราจรจำนวนตามที่เห็นสมควรเป็นผู้พิพากษาประจำแผนก

มีหน้าที่รับผิดชอบในการพิจารณาพิพากษาคดีจราจร ตลอดจนช่วยเหลือผู้พิพากษาหัวหน้าแผนกในการบริหารและดำเนินงานต่าง ๆ ของแผนกให้เป็นไปโดยเรียบร้อย”

4. ในเรื่องการตัดคะแนนความประพฤติในการขับขี่ที่ไม่มีประสิทธิภาพ ผู้ศึกษาเห็นว่าต้องบัญญัติเพิ่มเติมในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เป็นข้อความดังนี้

มาตรา 142/9 “ในกรณีที่เจ้าพนักงานจราจรออกใบสั่ง ให้เจ้าพนักงานจราจรมีหน้าที่แจ้งคะแนนความประพฤติในการขับรถแก่ผู้ขับขี่ทราบโดยแสดงคะแนนไว้ในใบสั่ง และให้สำนักงานตำรวจแห่งชาติมีหน้าที่กำหนดรูปแบบใบสั่งซึ่งได้แสดงคะแนนความประพฤติในการขับรถของผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่

การแสดงคะแนนความประพฤติในการขับรถลงในใบสั่ง ต้องแสดงไว้โดยชัดแจ้งวิธีการดำเนินการดังกล่าว ให้เป็นไปหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา”

ผู้ศึกษาหวังเป็นอย่างยิ่งว่า ข้อเสนอแนะดังกล่าวจะเป็นประโยชน์ต่อการบังคับใช้กฎหมายจราจรให้มีประสิทธิภาพอย่างเป็นรูปธรรม รวมทั้งการดำเนินการพิจารณาคดีจราจรเป็นไปด้วยความสะดวก รวดเร็ว มีประสิทธิภาพ ผู้กระทำผิดเกี่ยวกับการจราจรได้รับการพิจารณาและลงโทษโดยใช้มาตรการที่มีประสิทธิภาพและเป็นธรรมแก่ประชาชน อันจะส่งผลให้ผู้กระทำผิดเกิดความเกรงกลัวและกระทำผิดลดลง ทั้งยังมีมาตรการในการควบคุมและการให้ตระหนักถึงการใช้รถใช้ถนนเพื่อเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการขับขี่ สร้างจิตสำนึกที่ดี และสร้างวินัยจราจรให้ผู้ขับขี่เพิ่มความระมัดระวังในการใช้รถใช้ถนนมากขึ้น อันเป็นผลให้เป็นการลดอุบัติเหตุบนท้องถนนและการแก้ไขปัญหาจราจรได้อย่างเป็นรูปธรรม



## บรรณานุกรม

- กุลพล พลวัน. (2561). *กระบวนการยุติธรรมทางอาญาของประเทศไทยในประมวลสารชุดวิชาการบริหารงานยุติธรรมเปรียบเทียบขั้นสูง เล่ม 1*. หน่วยที่ 4. นนทบุรี: สาขาวิชานิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช.
- คณิต ฌ นคร. (2546). *กฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา*. (พิมพ์ครั้งที่ 6). วิญญูชน.
- \_\_\_\_\_. (2555) *กฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา*. (พิมพ์ครั้งที่ 8). วิญญูชน.
- บรรเทาญ จงเจริญประเสริฐ. (2556). *ความสัมพันธ์ระหว่างหลักนิติธรรมและนิติรัฐ*. สำนักงานศาลรัฐธรรมนูญ
- ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา
- ประมวลกฎหมายอาญา
- ปริยานาถ เผือกสุวรรณ. (2559). *การดำเนินคดีภายใน State Court ของประเทศสิงคโปร์*. สำนักงานศาลยุติธรรม.
- พระราชบัญญัติจรรยาบรรณ พ.ศ. 2522
- พลพิพัฒน์ วรชินาคมน. (2553). *การนำเอาโทษกักขังมาใช้บังคับกับผู้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัติจรรยาบรรณ พ.ศ. 2522* [วิทยานิพนธ์ปริญญาโท]. จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- ภาณุ เกิดลาภผล. (2552). *ความเป็นไปได้ในการจัดตั้งศาลจรรยาบรรณในประเทศไทย*. สำนักงานศาลยุติธรรม.
- ร่างพระราชบัญญัติวิธีพิจารณาความอาญา พ.ศ. ....
- วีระพงษ์ บุญโญภาส, และสุพัตรา แผนวิจิต (2558). *โครงการวิจัย “การจัดตั้งศาลจรรยาบรรณในเขตกรุงเทพมหานคร”*. สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย.

สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย. (2559). รายงานฉบับสมบูรณ์ โครงการกฎหมายของประเทศสิงคโปร์และข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการค้าและการลงทุนของประเทศสิงคโปร์. สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย.

สมชาย เหล่าพิทักษ์วรกุล. (2567, 27 มิถุนายน). นิติรัฐ VS นิติธรรม. เว็บไซต์พับบลิกลอว์. <http://publiclaw.net/publaw/view.aspx?id=1442>.

สมพจน์ คำแก้ว (2556). มาตรการทางกฎหมายในการลงโทษความผิดตามกฎหมายจราจร [การศึกษาค้นคว้าอิสระ ปริญญาโทบัณฑิต]. มหาวิทยาลัยบูรพา.

สมยศ เชื้อไทย .(2562, 12 ธันวาคม). วิวัฒนาการของกฎหมาย 3 ยุค (ทฤษฎีกฎหมายสามยุคของสำนักนิติ ธรรมศาสตร์). คลังเอกสารสาธารณะ. <http://www.openbase.in.th/node/1856>.

สำนักงานศาลยุติธรรม. (2565). รายงานสถิติคดีศาลยุติธรรมทั่วราชอาณาจักร ประจำปี พ.ศ. 2565. สำนักงานศาลยุติธรรม.

เสวก มณีกุล. (2552). ปัญหาทางกฎหมายในการใช้ดุลยพินิจของพนักงานสอบสวนเกี่ยวกับการรวบรวมพยานวัตถุ พยานผู้เชี่ยวชาญและหลักนิติวิทยาศาสตร์: ศึกษากรณีคดีจราจรทางบก. [วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบัณฑิต]. มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต.

แสวง บุญเฉลิมวิภาส. (2531). ทฤษฎีกฎหมายสามชั้น มองในแง่กฎหมายอาญา ใน รวมบทความในโอกาสครบรอบ 60 ปี ดร. ปรีดี เกษมทรัพย์. พี.เค. พรินต์ติ้งเฮาส์.

Aly Mokhtar. (2005). *Nullum Crimen, Nulla Poena Sine Lege: Aspects and Prospects*. Oxford University Press.

Anthony H. Angelo. (1976). *Introduction to Japanese Law*. University of Tokyo Press.

Bavani Srinu (2024, July 11). *Understanding Singapore's Traffic Laws: A Comprehensive Guide*. drivelah. <https://www.drivelah.sg/blog/understanding-singapores-traffic-laws-a-comprehensive-guide-clxzgsbgy000363h3ft9054sy/>.

Chan Wing Cheong, Stanley Yeo and Neil Morgan. (2021). *Criminal Law in Singapore*. LexisNexis.



- David W. Brown. (2009). *Fight Your Ticket & Win in California 13<sup>th</sup> edition*. Nolo.
- Freshlogistics. (2019). *History of Logistics in the UK*. December 6<sup>th</sup>, 2019. Freshlogistics.  
<https://freshlogistics.co.uk/history-of-logistics-in-the-uk/>.
- Geoffrey P. Alpert. (2004). *Police Officers' Decision Making and Discretion: Forming Suspicion and Making a Stop*. The U.S. Department of Justice.
- Hannah Hilst. (2023). *State Traffic Laws*. June 21<sup>st</sup>, 2024. Retrieved from :  
<https://www.findlaw.com/traffic/traffic-tickets/state-traffic-laws.html>.
- Hans Villarica. Aborigines. (2011). *The First Out of Africa, the First in Asia and Australia*. Theatlantic website.  
<https://www.theatlantic.com/health/archive/2011/09/aborigines-the-first-out-of-africa-the-first-in-asia-and-australia/245392/>.
- Hiroshi Oda. (2011). *Japanese Law 4<sup>th</sup> edition*. Oxford University Press.
- Howard Kitay. (2018). *What You Need To Know about California Motorcycle Laws in 2018*. April 16<sup>th</sup>, 2020. Kitaylaw.  
<https://kitaylaw.com/what-you-need-to-know-about-california-motorcycle-laws-in-2018/>.
- Illya Lichtenberg. (2003). *Police Discretion and Traffic Enforcement: A Government of Men*. Cleveland State University.
- Japan Automobile Federation (JAF). (2019, June 12). *Traffic Rules in Japan*. JAF.  
<https://english.jaf.or.jp/driving-in-japan/traffic-rules>
- Japanese Law Translation (2015). *Road Traffic Act (Act No.105 of 1960)*.  
 Japaneselawtranslation. <https://www.japaneselawtranslation.go.jp/en/laws/view/2962>.
- MCIPAC-MCBB Installation Safety Office. (2020, July). *Japanese Traffic Regulations for Sofa Licensed Drivers*. Mcipac.

[https://www.mcipac.marines.mil/Portals/28/Documents/Safety/Driver's%20Study%20Guide%202020\(Updated%20on%20Aug17\).pdf?ver=2020-08-25-021235-977](https://www.mcipac.marines.mil/Portals/28/Documents/Safety/Driver's%20Study%20Guide%202020(Updated%20on%20Aug17).pdf?ver=2020-08-25-021235-977).

Morisaka K and Takahashi K. (2019). *LEGAL SYSTEM OF JAPAN ON MOTOR VEHICLES. PT. 1: OUTLINE OF LEGAL SYSTEM ON MOTOR VEHICLES*. June 12<sup>th</sup>, 2024. <https://trid.trb.org/View/187219#:~:text=The%20Road%20Vehicles%20Act%2C%20or,and%20repair%20of%20motor%20vehicles>.

Natalie Moritz. (2023, December 7). *Traffic Laws*. Findlaw. <https://www.findlaw.com/traffic.html>.

National Policy Agency. (2023). *Traffic Bureau*. National Policy Agency. <https://www.npa.go.jp/english/bureau/traffic/index.html>.

New York Legislature. (2019). *New York State Vehicle and Traffic Law 2019 Edition*. Independently Published.

Paula Gerhold. (2013, August 18). *Why do Japanese people obey traffic law? Chinese students give their opinion*. Japantoday. <https://japantoday.com/category/features/lifestyle/why-do-japanese-people-obey-traffic-laws-chinese-students-give-their-opinion>.

Publisher's Editorial Staff. (2013). *Vehicle and Traffic Law of the State of New York*. LexisNexis.

Road Traffic Act of Japan

Route 66. (2014). *Driving in the United States*. Route66guide. <https://www.route66guide.com/driving-usa.html>

Shimul Md. Mazharul Haque. (2011, April 20). *Road Safety in Singapore*. Researchgate. <https://www.researchgate.net/publication/268152399>.

Singapore Police Force. (2024). *Pinalties for Traffic Offences*. Sigapore Police Force.

<https://www.police.gov.sg/Advisories/Traffic/Traffic-Matters/Penalties-for-Traffic-Offences>.

Singapore Police Traffic. (2018). *Basic Theory of Driving the Official Handbook 10<sup>th</sup> Edition*. Traffic Police.

The Florida Bar. (2016). *Florida Rules of Traffic Court*. The Florida Bar.

Tim Lambert. (2019, December 10). *A Brief History of Transport*. Localhiatories.  
<http://www.localhistories.org/transport.html>.

Umeda Sayuri. (2022, April 22). *Japan: Road Traffic Act and Road Transport Vehicle Act Amended*. Library of Congress. <https://www.loc.gov/item/global-legal-monitor/2022-05-16/japan-road-traffic-act-and-road-transport-vehicle-act-amended/>

Click or tap here to enter text.



## ประวัติผู้ศึกษา

ชื่อสกุล	นายสมิทธิ์ อุงจิตต์ตระกูล
วัน เดือน ปี เกิด	24 กุมภาพันธ์ 2532
สถานที่เกิด	จังหวัดกำแพงเพชร
ที่อยู่ปัจจุบัน	จังหวัดกรุงเทพมหานคร
ประวัติการศึกษา	นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง
ประวัติการทำงาน	นิติกรปฏิบัติการ ศาลฎีกา

